our la publicité: Huguet, de Pallissaux et Cie,
11, Boulevard des Italiens, Paris.

EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Rédaction et Administration
90, Champs-Elysées, Paris.

VIE AU GRAND AIR

Quel Champion auriez vous souhaité être ?

GEORGES CARPENTIER

Qui a été le champion désigné par les concurrents de notre grand concours.

(Voir page 401 la liste des lauréats de notre grand concours du champion, doté de 20.000 fr. de prix.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA COLLECTION D'ART D'EXCELSIOR

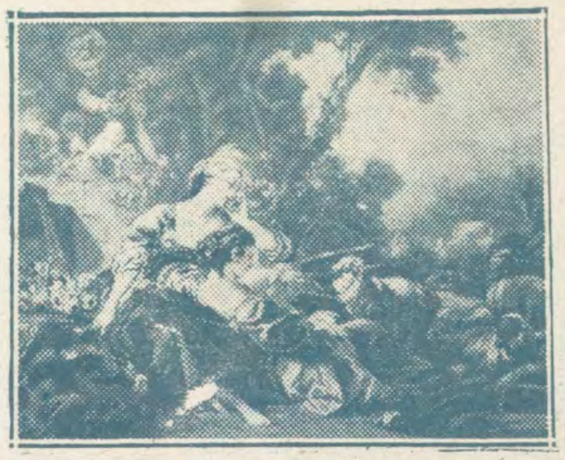
Reproductions de Tableaux de Maîtres

(Platinogravure 50 × 40 c/m grandes marges)

1 fr. 50 l'estampe

Deux **Boucher**
Deux **Metsu**

Un des deux **Metsu.**



Les deux **Boucher.**

Les deux **Téniers.**

l'estampe 1 fr. 50

Deux **Téniers**
Deux **Rembrandt**

Un des deux **Rembrandt.**

On peut aussi obtenir les estampes de la **Collection d'Art d'Excelsior** contre l'envoi de 15 en-têtes d'**Excelsior** de dates se suivant, accompagnés de trente centimes par série de 15 en-têtes et par estampe.

Adresser les demandes à ***EXCELSIOR****, 88, Avenue des Champs-Élysées, Paris.*

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en tous .. .. .. genres .. .. ..

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc. etc.

Envoi franco du catalogue général.

Officiers Ministériels

CHASSE EN SOLOGNE

Adjudication, même sur une enchère, le samedi 16 mai 1914, à 1 heure, Chambre des notaires d'Orléans, par Me GAULLIER, notaire

de la **PROPRIÉTÉ DES FOUCAULTS**

Commune de Menestreau-en-Villette (Loiret).
Grand chalet et vastes communs construits en 1906. Deux fermes, deux locatures. Etang. Rivière. Contenance : 289 hectares. Mise à prix : 200.000 francs. Mobilier et matériel en sus à dire d'experts. Faculté de traiter à l'amiable.
S'adresser, pour visiter, au garde régisseur, et pour renseignements à Me GAULLIER, notaire à Orléans, rue Bannier, 72.

LE Vésinet. Prop. camp., bd Ouest, 1, 5 M. à p. 70.000 fr. Cce : 7.392 m. Adj. Ch. not., 19 mai. Me DEMANCHE, LAEUFFER et FLAMAND-DUVAL, not., 24, rue Lafayette.

3 Maisons à Paris. A adj. sur 1 ench. Ch. n., 19 mai. Av. Gambetta, 81. Rev. 15.600 f. M. à p. : 150.000 f. R. des Pyrénées, 226. Rev. : 18.370 f. M. à p. : 180.000 fr. Rue Villiers-de-l'Isle-Adam, 63. Mise à prix : 20.000 fr. Me A. MOREL D'ARLEUX, not., 5, r. du Renard, dép. ench.

AULNAY sous-Bois. Villa des Fontaines, allée de la Source. Cce : 1.350 m. M. à p. : 15.000 fr. Adj. s. 1 ench, 17 mai, 2 h. Et. Me DE LA MARNIÈRE, not. Raincy.

PARIS — GRANDS MAGASINS DU — PARIS

LOUVRE

Lundi 4 Mai et jours suivants

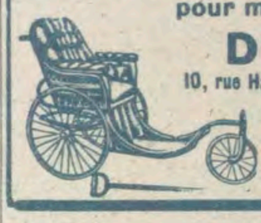
VÊTEMENTS POUR HOMMES

Et tout ce qui concerne la Toilette des Hommes

Occasions exceptionnelles à tous les Comptoirs

SUSPENSOIR MILLE
élastique sans sous-cuisses, 2
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CA
BANDAGES CURATIFS. BAS-V
LE GONIDEC, 24, rue Rambutea

VOITURES DE PROMENADE
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉL. Gobelins 18-67



Catalogue franco

3 MAISONS à Paris : 1° 6, r. Lapeyrère. R. 24.28 M. à p. 250.000 fr. Consig. 30.000 f. *bis*, r. Championnet. R. 8.544 f. 40. M. à p. 100.000 fr. 15.000 f. ; 3° 68 *bis*, r. du Poteau. Rev. 8.448 fr. 76. 100.000 fr. Consig. 15.000 fr. A adj. le 14 mai, à 14 h en l'étude de Me CHAUFFRIAT, n., r. de Paris, 101, à l

CONSTRUCTIONS et droit aux baux s. terrain à 61, r. du Poteau. M. à p. : 10 Consig. 1.200 francs. Maison à Blanc-Mesnil, *La Fontaine du Tonneau*, rue Voltaire. M. à p. : 8 4 Terrrains à bâtir de 450 à 1.000 m., même r. N 1.250 f., 1.300 f., 2.500 f., 2.700 f. Consig. 150 à 300 le 13 mai à 11 h. pr., en l'Et. CHAUFFRIAT, n. à

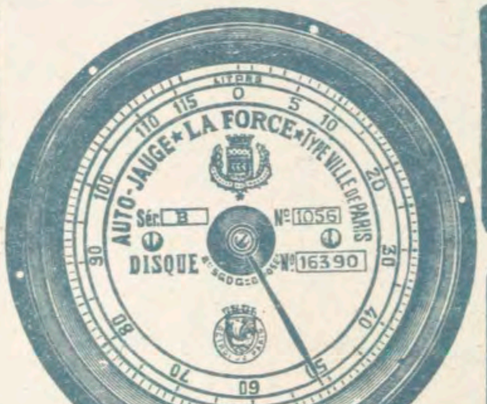
Automobiles BERGÉ

10 H-P., 4 cylindres, double baladeur

SIMPLICITÉ — *SÉCURITÉ*

Agents sérieux demandés pour la Province

BUREAUX : 16, Rue Ferdinand-Fabre ⌀ PARIS



VOITURETTES SUÈRE *212, av. Daumesnil, PARIS*

PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE

Course de Marly - Course de Rouen - Course d'Orléans

CATALOGUE 1914 GRATUIT

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
REPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur ⌀ *PARIS-XV*e

OCCASION, MOTO
Magnat-Debon 2 HP 3/4, état neuf, selle Brooks, courroie Wata-Wata, compteur kilométrique, coffre outils ... cuir, nombreux accessoires ...
MARIN, ch. Le Calvez, 8 r. Valois

Bougie Standard

17e Année. — N° 815.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

2 Mai 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

POULET RECORDMAN DU MONDE DE DURÉE

L'aviateur Poulet, récemment libéré du service militaire, a accompli dimanche dernier une très belle performance, tenant l'air pendant 16 h. 28 m. 56 s. 4/5 et battant ainsi le record du monde au-dessus de la campagne officieusement détenu par Ingold avec 16 h. 20 et officiellement par Langer avec 14 h. 7. Poulet tourna de 5 h. 8 du matin à 9 h. 37 du soir sur le circuit Étampes-Orléans. La distance couverte était de 936 km. 800. (Moteur 60 chx Le Rhône, magnéto U. H., hélice Chauvière.)

PIXTON PREND LE DÉPART
L'aviateur anglais Pixton prend le départ dans la Coupe Jacques Schneider qu'il va remporter.

BURRI TERMINE 2e DE LA COUPE SCHNEIDER
L'aviateur suisse Burri prit la seconde place derrière l'Anglais Pixton et devant le Français Levasseur.

APRÈS L'ALLEMAGNE, L'ANGLETERRE

PAR JACQUES MORTANE

L'autre semaine, je prouvais que la chance seule nous avait évité d'être écrasés par l'Allemagne, dans le rallye aérien. Si nous n'avions pas eu Garros et Brindejonc pour sauver l'honneur de la France, si des incidents stupides n'avaient pas arrêté Hirth et Stoeffler dans leur marche triomphante, qu'aurions-nous pu opposer aux exploits allemands? Des parcours variant entre trois et douze jours pour 1.300 kilomètres !

Rendons grâce surtout à Roland Garros qui, une fois de plus, a su s'imposer avec sa maestria coutumière, remportant l'un des plus beaux succès d'endurance et de virtuosité que l'on puisse concevoir. On se souvient de cette randonnée : deux trajets accomplis en trois jours, l'un de Monaco à Buc par Marseille, Bordeaux, Angers, l'autre de Bruxelles à Monaco, par Calais, Lyon, Marseille. Dans le premier, Garros établissait le record du parcours maritime ; dans le second, il battait le record de l'itinéraire terrestre. Une différence de 16 minutes était enregistrée entre les deux voyages, sur près de 1.300 kilomètres ! Ne convient-il pas d'admirer sans réserve pareille prouesse ? De la part de Garros rien ne peut étonner, tant nous connaissons tous sa merveilleuse énergie et son courage indomptable, mais que dire de l'appareil Morane-Saulnier-Gnôme qui lui a permis de mener à bien cette tâche périlleuse !

Donc, le rallye s'est terminé par un succès français, mais ce résultat ne saurait diminuer la fantastique performance de l'ingénieur Hirth et le rendement de l'appareil et du moteur allemands. Un détail en passant : Hirth n'a dépensé que quatre litres d'huile pour aller de Gotha à Marseille !

Mais si le rallye aérien s'est clôturé d'une façon heureuse pour nous, il n'en est pas de même de la Coupe d'hydraviation Jacques Schneider. Là ce fut l'effondrement complet et nous assistâmes à ce spectacle navrant de voir des monoplans décliner la lutte devant un biplan, tant la vitesse de cet appareil fantastique semblait impossible à nos aéroplanes. La Coupe qui, l'an dernier, avait été remportée par Prévost, passe la Manche et il est à prévoir que les Anglais ne l'abandonneront pas facilement.

LEVASSEUR AU-DESSUS DU TIR AUX PIGEONS
Levasseur, seul concurrent français s'étant classé, dut s'arrêter le matin par suite de graves brûlures, mais il tint à terminer l'épreuve l'après-midi.

53 ET 154 A L'HEURE

L'hydro-biplan Sopwith qui, conduit par Pixton, a remporté la victoire, couvrant les 280 kilomètres du parcours en 2 heures 12 secondes, soit à 140 à l'heure est muni de deux plans dont l'incidence diffère. Le plan inférieur est le plus porteur et sert au décollage, à la montée et freine l'appareil. En vol normal, le plan supérieur se mettant dans le fil du vent diminue sa résistance à l'avancement et augmente sa vitesse. De cette façon, la vitesse obtenue peut être tour à tour de 53 et de 154 kilomètres à l'heure. N'est-ce pas là une formule merveilleuse et la solution d'un problème qui pendant si longtemps sembla irréalisable ?

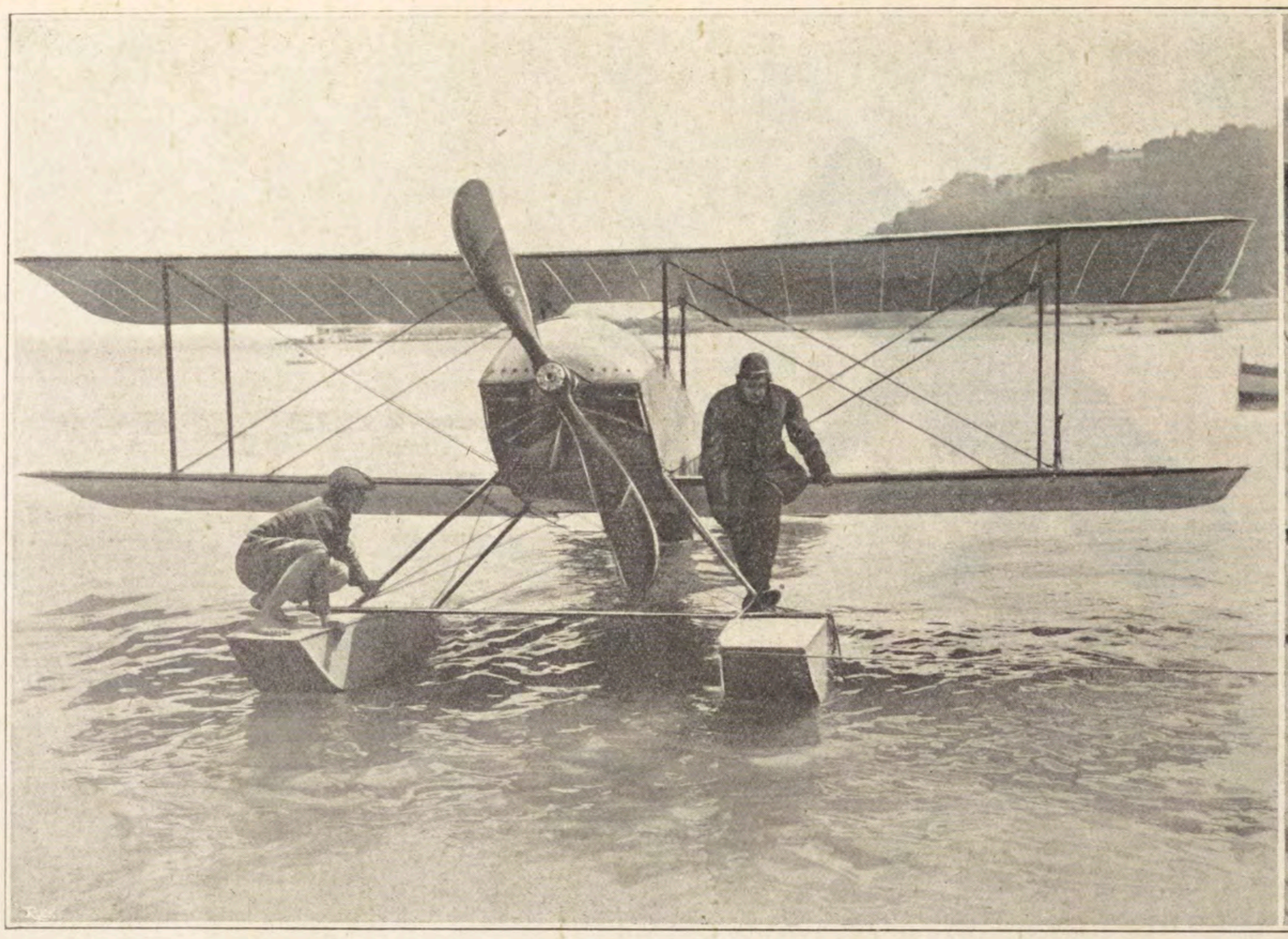
Mais pourquoi nos constructeurs se sont-ils laissé devancer ? Pourquoi n'ont-ils pas essayé de faire progresser notre industrie aéronautique ? Pourquoi doivent-ils s'incliner devant les Anglais ? Pourquoi ? Parce que nulle part ils ne se sentent encouragés. Peu importent leurs découvertes puisqu'elles ne sauraient intéresser le gouvernement, seul client susceptible de les faire vivre. Le gouvernement s'occupe des élections, de papiers plus ou moins propres

UN VIRAGE DE PIXTON

Howard Pixton accomplit les 280 kilomètres du parcours, les deux amerrissages exigés étant compris, dans le temps remarquable de 2 heures 12 secondes, soit à 140 kilomètres à l'heure. (Moteur Gnôme monosoupape 100 chevaux, magnéto Bosch, bougies Oléo, hélice Chauvière.)

qui passent de mains en mains, il n'a pas le temps de s'intéresser à la défense nationale.

Malheureusement pour nous, mais heureusement pour le progrès, d'autres pays ont compris l'importance que l'on pouvait attribuer à l'aviation et à la locomotion aérienne. Résultat : aujourd'hui, d'après des documents absolument officiels, nous pouvons affirmer que la France est actuellement la *troisième nation* au point de vue aérien, après avoir été pendant plusieurs années, et de loin, la première. Elle vient maintenant après l'Allemagne et la Russie. La Coupe Schneider prouve que, si nous n'y prenons garde, d'ici peu l'Angleterre nous devancera à son



PIXTON ET SON MÉCANICIEN SUR LES FLOTTEURS DE LEUR APPAREIL

Après sa victoire, Pixton amerrit devant le tir aux pigeons. Pour plus de sûreté, il avait fait trois tours supplémentaires, afin de ne pas être victime d'une erreur possible.

PIXTON ET JACQUES SCHNEIDER

Le donateur de la Coupe, M. Jacques Schneider, félicite Pixton après son succès.

tour. Est-ce pour obtenir semblable résultat que nous avons dépensé tant d'énergies, tant de génie, tant d'argent, tant d'existences humaines ?

Comment la France a-t-elle pu laisser passer son patrimoine aux mains de l'étranger ! Quelle culpabilité fut celle de nos dirigeants, car la négligence en ce cas devient une faute qu'on ne saurait trop blâmer. Nos constructeurs aujourd'hui subissent une crise, nos pilotes ne gagnent plus leur vie; qui accuser, sinon ceux qui pourraient les encourager et leur donner le moyen de continuer leurs essais, leurs expériences en leur fournissant l'argent nécessaire ? Il est toujours délicat de parler d'argent lorsqu'il s'agit de questions aussi sérieuses, mais hélas ! sans argent, que peuvent faire les industriels ? Tant que nous n'aurons pas réagi, tant que le gouvernement n'aura pas pris une décision énergique, nous devrons nous attendre à nous voir dépasser par tous les autres pays. Déjà des ingénieurs éminents ont vendu leurs services à l'Allemagne : évidemment on peut leur reprocher leur manque de patriotisme. Mais pourquoi auraient-ils végété en France, pourquoi y seraient-ils morts de faim, puisque leur pays refusait d'employer leur énergie et leurs talents. Un jour viendra peut-être où des pilotes français monteront des appareils allemands et en parlant l'autre jour, à Monaco, de cette éventualité, à un de nos meilleurs aviateurs, je m'attirai la réponse suivante :

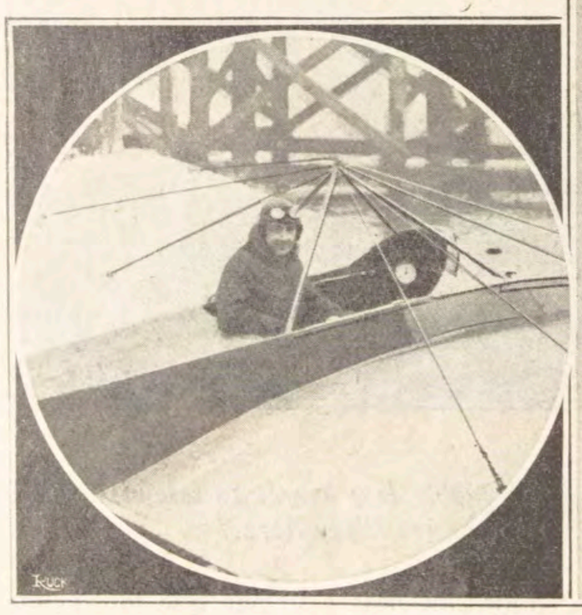
— Dame ! Si avec les engins d'outre-Rhin nous ne risquons pas de nous tuer, pourquoi ne leur accorderions-nous pas nos préférences ? Le gouvernement français ne s'occupe pas de nous, n'est-ce pas pour nous enlever nos scrupules ?

Et vraiment ce raisonnement n'est-il pas plein de logique, quoique navrant ?

POUVONS-NOUS RÉAGIR ?

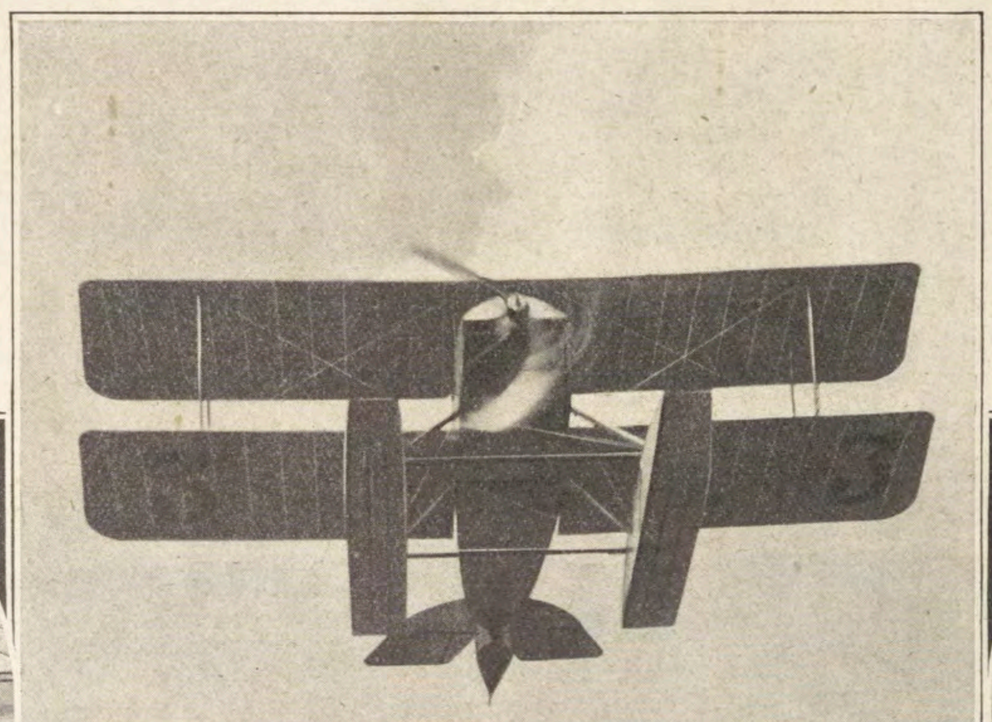
Il est certain qu'à l'heure actuelle nous pouvons encore réagir, mais il faut nous hâter et ne pas perdre de vue que, pendant que nous nous reposons, l'étranger travaille sans relâche.

Au point de vue hydraviation, le Sopwith de Pixton n'est qu'un biplan auquel ont été adaptés des flotteurs. Je ne crois pas énormément à son efficacité en cas de guerre maritime. J'aurais plus de confiance, dans le « flying-boat » F.B.A. de Burri, dû à l'expérience d'aviateur et de marin de Beaumont, et dans les hydravions Nieuport dont les flotteurs étudiés par le lieutenant de vaisseau Delage sont absolument remarquables. Après la course, certains déclarèrent que le



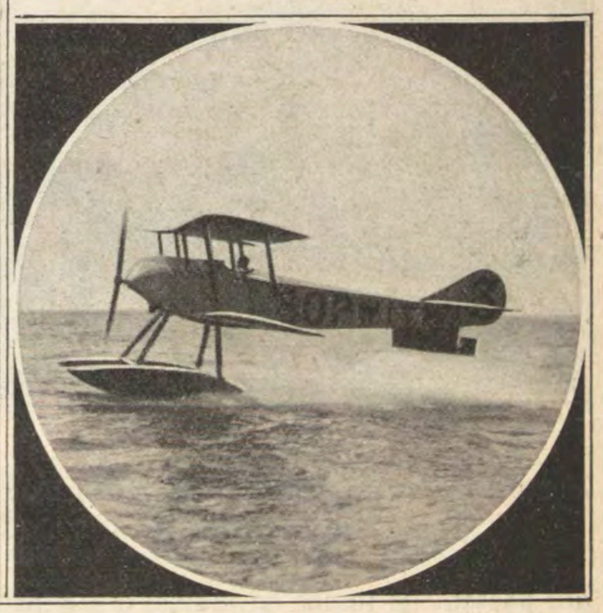
LEVASSEUR

Levasseur fit preuve d'un grand courage, continuant la course quoique blessé.



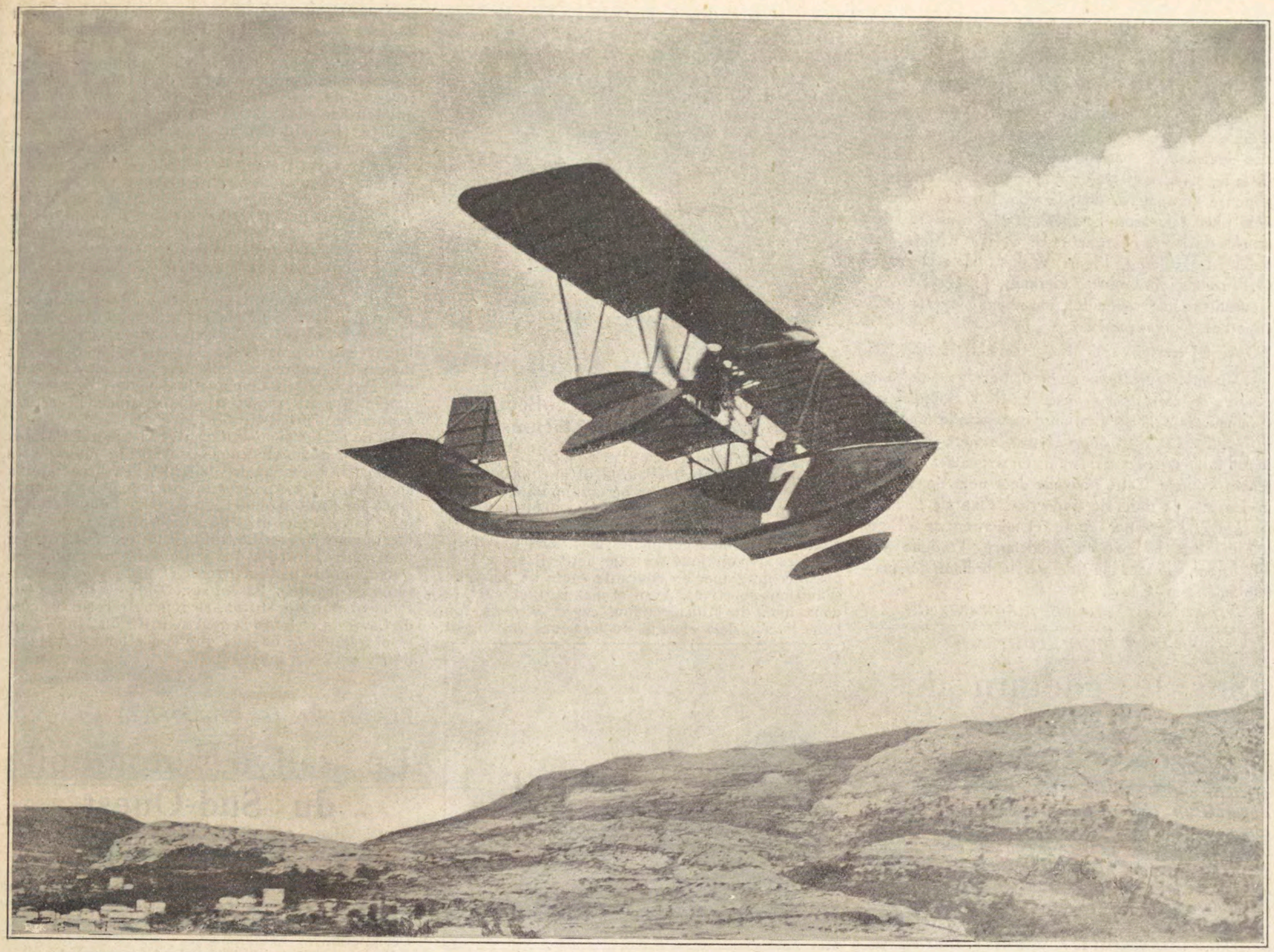
PIXTON EN VOL

L'appareil de Pixton est remarquable en ce sens que sa vitesse peut passer de 53 kilomètres à 154 à l'heure.



PIXTON

Un amerrissage de Pixton. Les concurrents devaient amerrir deux fois.



BURRI LE SECOND DE LA COUPE SCHNEIDER EN PLEIN VOL

Burri fit une course splendide dans son Flying Boat, dont la conception semble rapprochée de l'idéal de l'hydravion. Il se classa 2e en 3 heures 24 m. 12 s., ayant été retardé par suite du manque d'essence. (Hydravion F. B. A. moteur Gnôme monosoupape 100 chevaux, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

Sopwith aurait été incapable de reprendre l'air. Qu'importe, n'a-t-il pas fait les 280 kilomètres de la course à une allure vertigineuse ? Et les Français qui montaient des monoplans n'ont-ils pas avoué leur infériorité en ne prenant pas le départ ?

Il fallait voir Pixton prendre ses virages au ras de l'eau, complètement penché et ne perdant pas un mètre du parcours, alors que ses concurrents étaient obligés de passer au large et de venir au-dessus du tir aux pigeons pour amorcer leur virage autour de la bouée.

Travaillons, mettons-nous à l'ouvrage, sans quoi nous n'aurons plus qu'à nous incliner comme nous avons dû le faire dans la Coupe Schneider. Là nous avons subi une humiliation amère, il ne tient qu'à nous de la réparer ! Mais il nous reste au moins la consolation que si le vainqueur était un Anglais, pilotant un appareil anglais, le moteur et l'hélice, un Gnôme et une Chauvière, étaient français. Le second était un aviateur suisse sur un biplan français, Franco-British-Aviation, et là encore, moteur et hélice étaient un Gnôme et une Chauvière.

Puisse la revanche, un jour prochain, nous permettre de reprendre la place qui nous appartenait et que la négligence de l'Etat, seule, nous a fait perdre.

BURRI AU VOLANT

Burri a prouvé sa valeur en s'attribuant, pour ses débuts en course, la seconde place dans la Coupe Schneider.

UN RECORD REVIENT EN FRANCE

Nous ne saurions terminer sans nous réjouir du retour en France d'un record qui nous avait été ravi. Ce record était difficile entre tous, puisqu'il fait entrer en ligne de compte l'endurance du pilote, la régularité du moteur et la sûreté de l'appareil. Il s'agit du record de durée. Poulet tournant depuis l'aurore jusqu'à 9 h. 1/2 du soir à tenu l'air pendant 16 h. 28 m. 56 s. 4/5. Mais le record de distance n'a même pas été effleuré, les 1000 km. n'ont pas été atteints. Fourny, Séguin, Langer, Ingold ont volé moins longtemps, mais ils ont accompli des parcours plus considérables sans descendre.

Poulet a fait une moyenne de 60 et 70 à l'heure. Je sais que son moteur, Le Rhône n'était qu'un 60 chevaux, contre les 120 chevaux des aviateurs allemands, je sais également que le vent soufflait avec violence, et que le courageux pilote perdait au retour ce qu'il avait gagné à l'aller, mais, malgré cela, il est difficile de conclure à l'utilité de vols sans escale semblables, puisque le trajet couvert est inférieur à celui que peuvent accomplir en une journée et en plusieurs étapes, les Garros, les Brindejonc, les Marc Pourpe et autres champions.

JACQUES MORTANE.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE CONSACRÉ AU TENNIS PARAITRA LE 30 MAI

Afin de faire concorder notre prochain numéro double consacré au tennis, avec la grande manifestation des championnats du monde, nous avons décidé de le reporter au 30 mai. — Comme nous l'avons déjà annoncé, ce numéro, dont la rédaction a été confiée aux plus fameuses compétences, contiendra des articles de Mlles Marguerite Broquedis et Masson et de MM. Wilding, Henri Wallet, Max Decugis, O. Froitzheim, Gobert, Germot, J. Quellennec, Laurentz, une enquête sensationnelle et trois superbes doubles pages.

TOM SPRING ET LA GRANDE DAME

Dans notre prochain numéro, pour succéder aux *Secrets de la course à pied*, de Jean Bouin, nous commencerons la publication d'une grande nouvelle du maître anglais, *Conan Doyle*, le père de Sherlock Holmès, et l'une des plus remarquables compétences ès boxe. Cette nouvelle dont nous nous sommes assuré le droit de traduction s'intitule : *Tom Spring et la grande dame*, et nous reporte à l'âge héroïque de la boxe en Angleterre. Traduite par M. Labat, elle sera illustrée par le brillant dessinateur américain, Casey.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Sur le chemin des illusions

Ce sportsman sexagénaire, d'une belle ardeur physique encore, et d'esprit bien équilibré, croyez-le, apparaît un peu comme un procureur Hallers conscient. Si l'âge — hélas ! — a limité son activité athlétique, ses désirs ont conservé toute la fougue de la jeunesse. Mais l'Impossible est là devant quoi il lui faut s'incliner. Mal le connaître serait de croire qu'il s'estime battu par l'implacable vétusté. Alors? Alors, comme disent les filles d'Arles, « il se nourrit de regardelles ». Il ne vit pas son rêve, puisque son rêve s'envole au delà des limites où il le peut suivre, mais — ô chimère ! — il le réalise à sa manière, il en fait une entité vivante, tangible, à laquelle il commande, qu'il soumet au contrôle de sa volonté, et de qui, par un étrange mirage d'illusions, il accapare pour lui seul toutes les sensations. Le second « moi » qu'il s'est créé devient un pantin dont il tire les ficelles au caprice de ses fantaisies sportives. Avec la douce saison, voici venir, songe-t-il, l'époque des grandes randonnées cyclistes. Comme il va faire bon rouler à toute allure sur nos belles routes de France ! Je pars. Ou plutôt non, je ne pars pas, je reste. C'est ma doublure active qui va matérialiser mon désir. Moi je rêverai simplement sa réalisation.

Et dès lors entre en scène le second « moi ». « Jeune homme, lui dit-il, je vais faire le Tour de France à bicyclette ; j'entends par là que c'est vous qui allez le faire, mais la nuance est insignifiante, puisque vous n'agirez que mécaniquement, alors que moi j'accomplirai mentalement cette performance. J'ai fixé mes étapes, c'est-à-dire les vôtres — autrement dit les miennes. Vous voudrez bien m'y faire rigoureusement contrôler, et m'adresser, chaque fois, une dépêche m'annonçant mon *arrivée — qui sera la vôtre — et le temps que j'aurai mis à couvrir mentalement les parcours que vous aurez positivement franchis. En somme votre rôle consiste à me tenir au courant de ce que je fais ; je ne dis pas de ce que vous faites puisque c'est la même chose, et que si une différence apparaît en votre esprit c'est sans importance, puisque je n'en vois aucune dans le mien. Voici du numéraire. Allez, sachez que je suis sobre et que je tiens à battre mon record de l'an dernier. »*

Entre les quatre murs de son cabinet de travail, penché sur la carte, les dépêches en main, le vaillant routier vit des heures exquises. Ses soliloques en témoignent : « Quelle bûche, tout de même, ce matin entre Cette et Montpellier ! Et cette poussière ! Tout contre moi aujourd'hui ! » Et s'adressant à un être imaginaire, car tout est fiction chez lui : « Mon cher, figurez-vous que ce tantôt, en arrivant à Marmande... » Trois coups résonnent, frappés contre la porte par le valet de chambre : — C'est le marchand de tableaux de Monsieur qui vient pour le Cézanne...

— Ah ! non, non, à huitaine. Après l'étape d'aujourd'hui et avec la perspective de celle de demain, ce n'est pas le moment de parler d'art !

Folie douce qu'une telle outrance dans l'illusion ? Qui sait ? Après tout, mensonges pour mensonges, les rêves valent mieux que les réalités.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

La Coupe de Tourisme

Les grandes randonnées collectives sont d'utiles manifestations.

En revenant de Nice et de Monaco où, pendant près d'un mois, les sports divers ont tenu des assises très suivies, où automobile, aviron, aviation, cyclisme, yachting, escrime, course à pied, canots automobiles, ont fait les frais de réunions intéressantes, dans lesquelles la *Vie au Grand Air* est fière d'avoir joué un rôle actif, il nous a été possible de glaner en cours de route de nouvelles sensations sportives. Avril et mai sont, en effet, les deux mois du Midi ; pendant ces deux mois, toujours beaux, déjà chauds, où les jours s'allongent,

Objet d'art offert pour la Coupe de régularité par le pneu Hutchinson, dans la course de motocyclettes du Circuit de l'Eure, le 3 mai.

les premières courses locales s'organisent, tandis que les épreuves parties du Nord prennent encore les régions méridionales pour but et les visitent ou les traversent tout au moins.

Donc, la Coupe de tourisme organisée par l'*Aéro* vient de parcourir la France pendant une dizaine de jours, conduisant ses concurrents de Paris à Tours, Limoges, Toulouse, Nîmes, Monte-Carlo, etc. recueillant partout succès et acclamations. Nous les avons croisés à Aix-en-Provence, au pays des cigales et des Cours d'Amour, par les routes poussiéreuses et brûlantes, et nous avons constaté avec plaisir que, sauf deux voitures, victimes d'accidents de route, collisions ou dérapages, toutes sont encore là, alertes, régulières, prêtes à affronter toutes difficultés, et, cependant, plus d'une d'entre elles en ont déjà connu de dures. J'ai reconnu, en effet, au passage quelques-uns des concurrents du dernier tour de France. Conducteurs et véhicules sont toujours aussi dispos au dix-millième kilomètre qu'au premier et je gage que, si les châssis le pouvaient, ils auraient, comme ceux qui les pilotent, le sourire.

Ces randonnées qu'organisent périodiquement les journaux spéciaux à travers la France sont, sans conteste, d'une grande utilité. Non seulement elles profitent à l'industrie à qui elles fournissent de pratiques enseignements, mais elles servent aussi et combien, la question commerciale. Pour un constructeur nouveau qui a besoin de se faire connaître ; pour une marque déjà établie qui lance sur le marché un modèle inédit, quel meilleur mode de publicité pourrait-on trouver que celui de ces tournées collectives où l'arrivée de la caravane est annoncée longtemps à l'avance, préparée habilement dans les villes d'étape où les voitures séjourneront, c'est une sorte d'exposition ambulante, un salon automobile qui dure 10 ou 15 jours et qui, chaque jour, se transporte en un lieu différent. Ce salon a l'avantage sur celui que Paris tient annuellement que les voitures que l'on y montre prouvent expérimentalement leurs qualités et que celles qui sont insuffisamment au point — combien y en a-t-il dans les stands du Grand Palais ! — ne peuvent gagner l'étape.

D'aucuns reprochent à ces randonnées touristiques et commerciales de grouper trop de concurrents et de nuire par une publicité collective à la publicité de chacun. C'est un raisonnement un peu égoïste. Il semblerait, au contraire, que la présence dans une même caravane de voitures de différentes marques devrait avoir l'excellent résultat d'exciter l'émulation entre les constructeurs participant à l'épreuve. Soumis à un règlement plus ou moins dur, le constructeur doit avoir à cœur de mettre en ligne des voitures impeccables, dignes de supporter toutes comparaisons et même d'affirmer leur supériorité. La concurrence est l'âme du commerce, ne l'oublions pas.

Dans d'intéressantes enquêtes publiées ici même, nous avons vu combien est grand le nombre des intéressés qui estiment que les courses sont le meilleur facteur du progrès et de la réclame. Ne négligeons donc pas ces épreuves collectives du genre de celle que l'*Aéro* faisait disputer la semaine dernière et dont les concurrents ont dû certainement retirer avantages et profits.

Et ne négligeons pas davantage les manifestations régionales auxquelles nous convient les clubs ou les syndicats. Nous avons déjà dit le succès qui a accueilli, il y a quelques dimanches, le programme tracé par l'Automobile Club de Nice auquel étaient inscrits quelques-uns des numéros originaux que nous avons créés ; Marseille, à son tour, fait disputer une course de côte qui semble devoir réunir un grand nombre de concurrents et surtout des concurrents de marque. Bablot sur Delage et Boillot sur Peugeot doivent, dit-on, se rencontrer sur la côte de Ceyreste, et toute la gent sportive du Midi est en émoi à l'idée de ce duel que l'on attend et que l'on désire depuis si longtemps.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Le rallye automobile du Sud-Ouest

(Dimanche 24 Mai.)

Voici le règlement du rallye automobile que nous organisons le 24 mai sous le patronage et avec le concours des Automobile Clubs de Bordeaux et de Périgueux.

Il n'y a qu'une seule catégorie de concurrents.

Parcours. — 1er itinéraire : Bordeaux, Camarsac, Braune *(contrôle)*, Castillan, Bergerac.

2e Itinéraire : Périgueux, Le Bugue *(contrôle)*, Pezuls, La Linde, Bergerac.

Carnet de route. — Chaque concurrent reçoit un carnet de route. Ce carnet sera visé dans tous les contrôles.

Contrôles. — Dans chaque contrôle, le contrôleur porteur d'un brassard et d'un fanion (blanc, lettres bleues), inscrira l'heure du passage sur le carnet de route.

Les secondes seront négligées : toute minute commencée sera comptée.

L'heure adoptée est l'heure du chemin de fer.

Les arrêts nécessités par les opérations de contrôle ne sont pas déduits.

Les voitures concurrentes sont tenues de s'arrêter dans tous les contrôles signalés par le fanion blanc sous peine de disqualification.

Départs. — Les départs seront donnés, à Bordeaux et à Périgueux à une minute au moins d'intervalle.

Arrivée. — Le contrôle d'arrivée, situé à Bergerac, au café de la Terrasse, sera ouvert jusqu'à midi.

Classement. — Le classement s'établit d'après la régularité de marche, comme dans nos précédents rallies.

Jury. — Un jury composé de deux membres par clubs et d'un membre indépendant représentant les organisateurs, reçoit et dépouille les carnets de route, homologue le classement ; prend toutes décisions concernant les réclamations ; apporte s'il y a lieu, toutes modifications au présent règlement dans les cas non prévus. Ses décisions sont sans appel.

Réclamations. — Les réclamations doivent être présentées dès l'arrivée, par le président (ou son représentant) du Club auquel appartient le membre réclamant.

Le premier prix consiste en un objet d'art, offert par la *Vie au Grand Air* à la voiture obtenant le coefficient le plus élevé.

Engagements. — Les engagements sont reçus par les Clubs.

Ils sont clos le 23 mai 1914, à six heures du soir.

Responsabilités. — Les concurrents restent soumis à toutes les lois et ordonnances de police qui régissent les régions traversées par eux.

Les conséquences de tout accident dont ils pourraient être causes ou victimes pendant la durée du rallye sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toute responsabilité.

GARAIX ET SES PASSAGERS

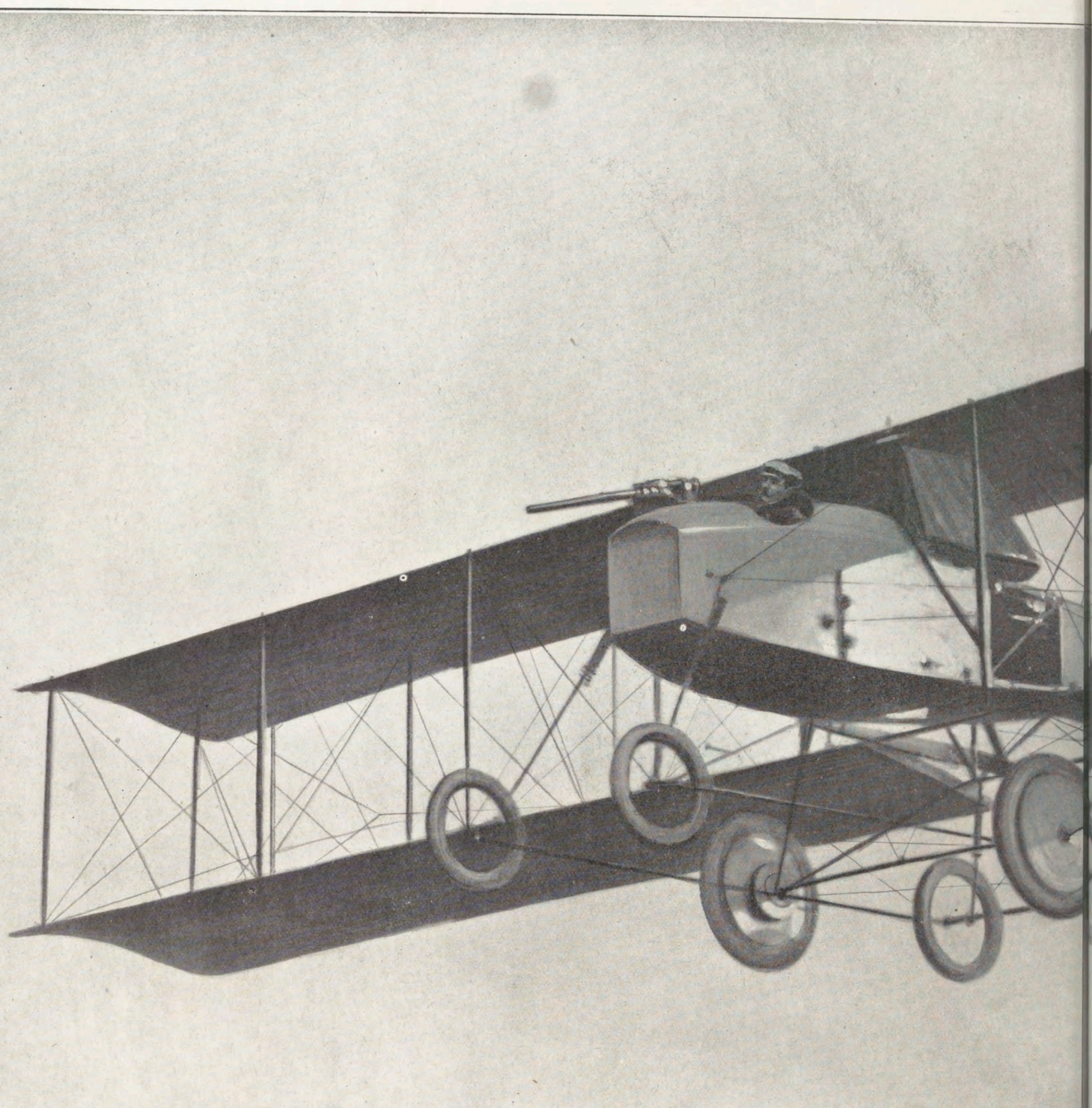
Garaix, le spécialiste des records du monde, délaissant l'altitude, s'est attaqué à la vitesse, le 22 avril. Il a établi tous les records du monde de vitesse, durée, distance avec 6 passagers, battant en même temps 27 records établis avec 4, 3 et 2 passagers. (Moteur 160 ch., Gnôme, hélice Chauvière).

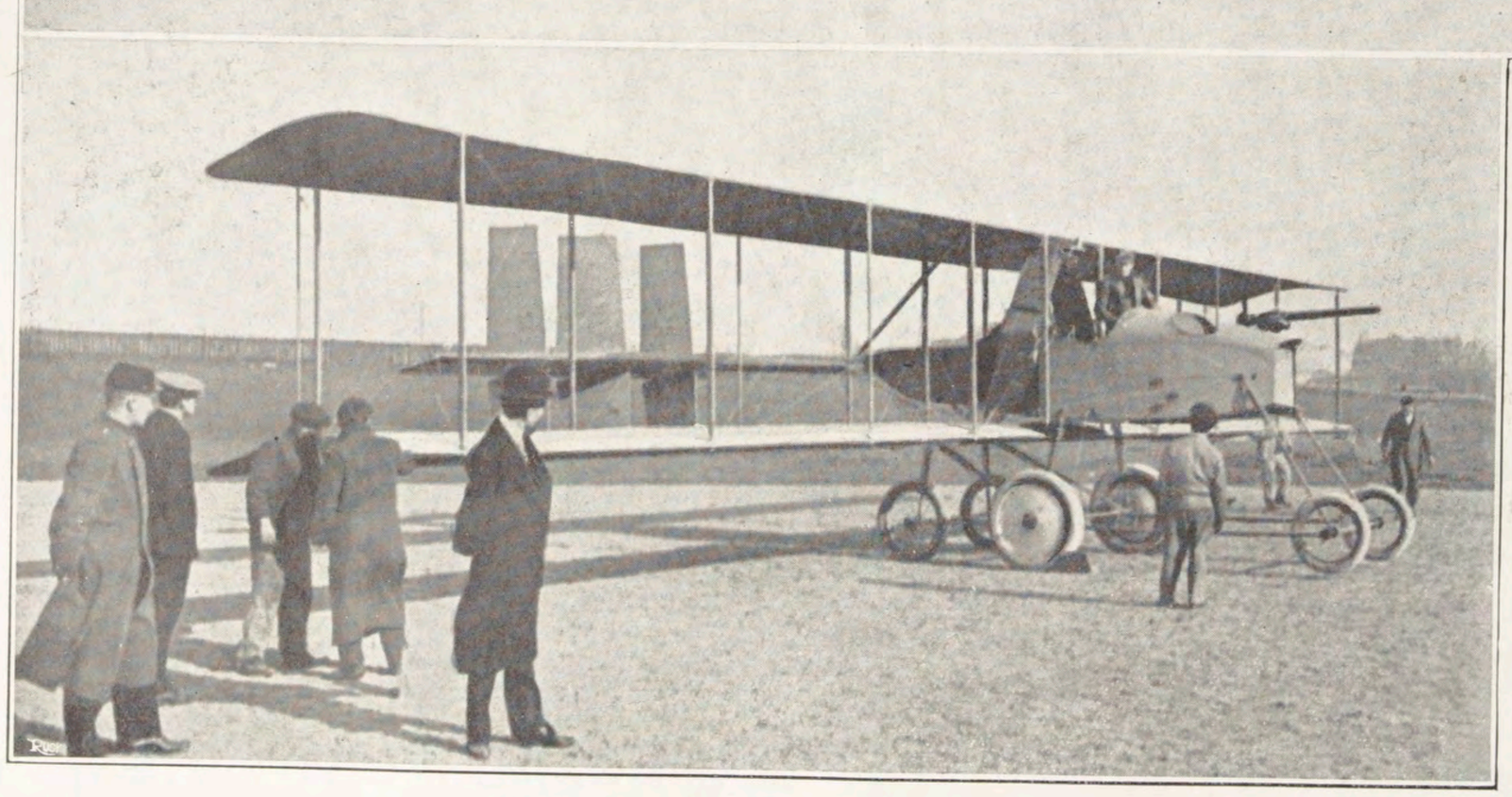
GARAIX A L'AÉRODROME DE CHARTRES APRÈS LE RECORD

Le biplan à incidence variable de Garaix, semble être une conception d'avenir. Il faudrait donner au constructeur et au pilote le moyen de progresser sans cesse pour leur permettre de faire de nouvelles hécatombes de records.

GARAIX, LE TOTALISATEUR DE RECORDS

L'aviateur Garaix, recordman du monde de hauteur avec 4, 5, 6, 7, 8 et 9 passagers, vient d'établir une nouvelle série de records : il en a battu 27 en 1 heure ! Cette fois il s'attaquait à la vitesse, à la durée et à la distance avec 6 passagers. Il accomplissait sur son biplan, les 10 kilom. en 5 m. 36 s., les 20 kilom. en 11 m. 12 s. 1/5, les 30 kilom. en 16 m. 48 s. 4/5, les 40 kilom. en 22 m. 28 s. 1/5, les 50 kilom. en 28 m. 5 s, 2/5, les 100 kilom. en 56 m. 44 s. Dans l'heure il atteignait 104 kilom. 141 m. Sa plus grande vitesse était de 107 kilom. 462 à l'heure. Il s'arrêta au bout de 110 kilomètres (record de distance) en 1 h. 2 m. 25 s. 3/5 (record de durée). Le poids enlevé se répartissait ainsi : passagers, 380 kilos, lest 10 kilos, essence 105 kilos, huile 40 kilos, pilote 85 kilos : total 620 kilos. Garaix pilote un biplan à incidence variable qui lui permet d'atteindre aussi bien une vitesse de 50 kil. que de 120 kil. à l'heure.





LE BIPLAN BLINDÉ EST SORTI DE SON HANGAR

Le canon dont est muni le biplan blindé est d'un calibre de 37 millimètres, il peut tirer dix projectiles à la minute, il l'a prouvé plusieurs fois au cours des essais auxquels Gabriel Voisin s'est livré. La portée de ce canon est d'environ un kilomètre en charge normale.

LE BIP

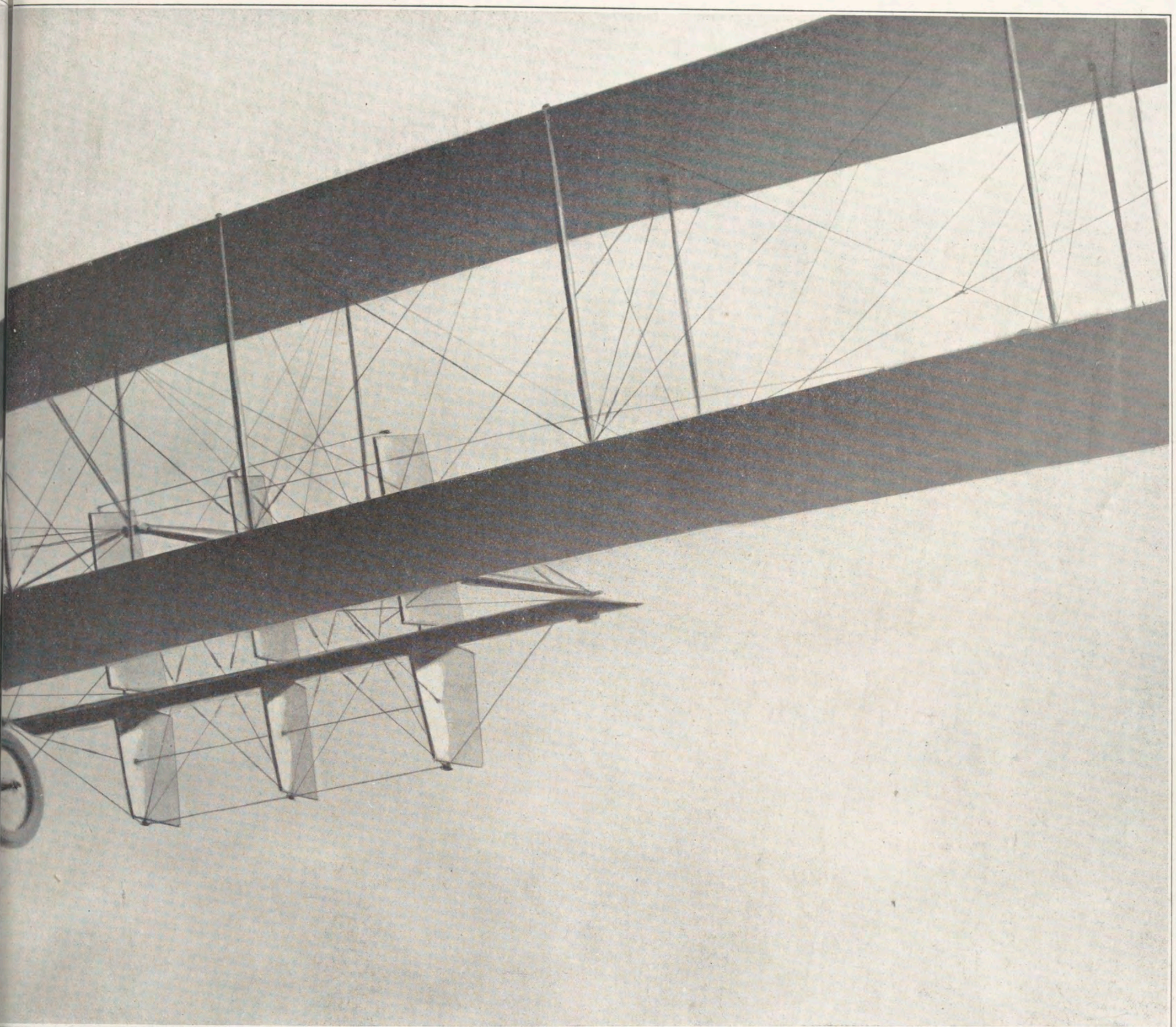
Depuis quelques jours, à Issy-les-Moul- teur d'aéroplanes, fait de très intéres cluantes, à bord d'un biplan militair

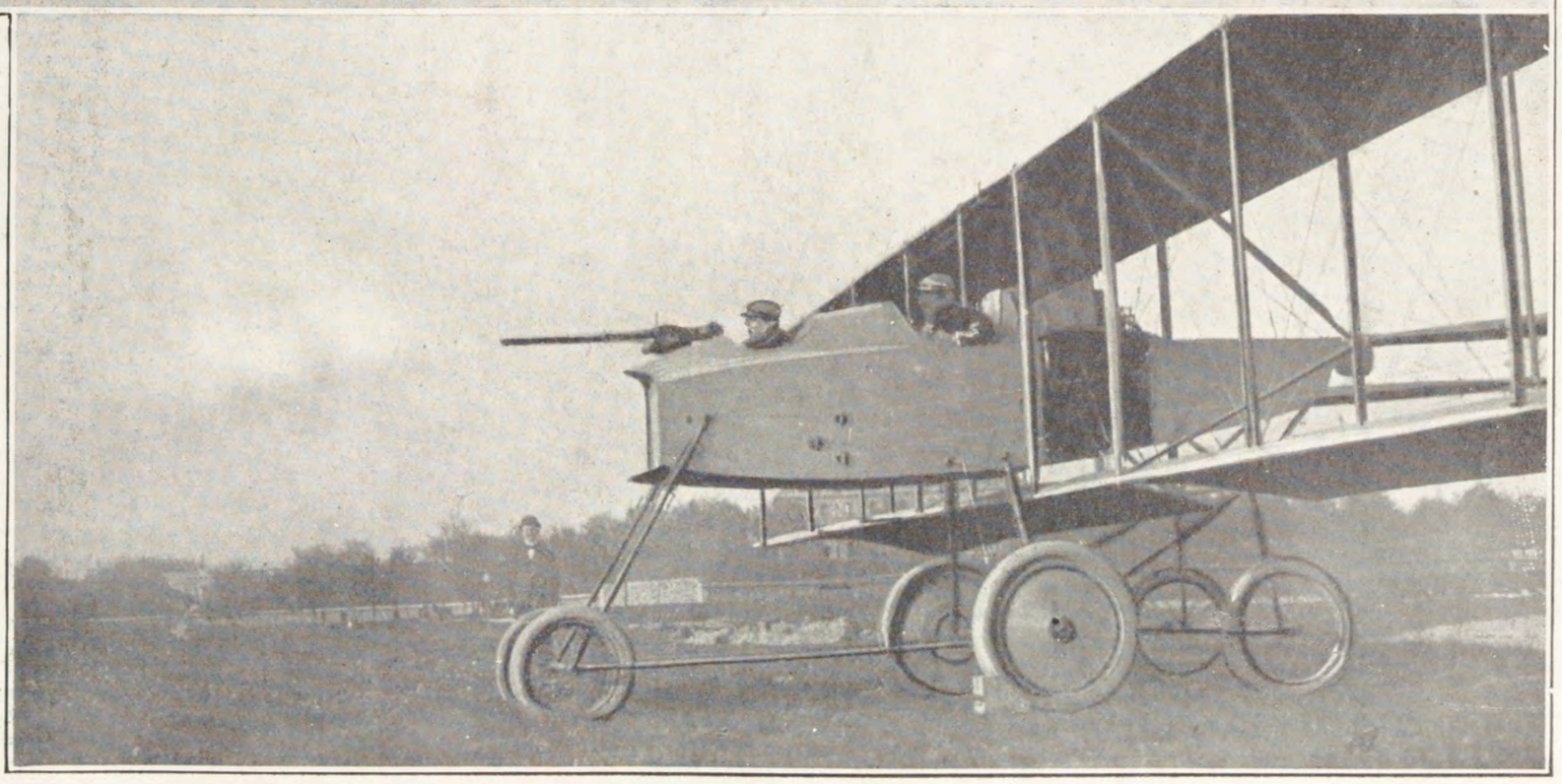
LE PREMIER AÉROPLA

On a beaucoup parlé la semaine dernière de ce projectile qui venu on ne sait d'où avait réveillé en sursaut un ménage an glais, en pénétrant dans un appartemen du cinquième étage, de la rue Erlanger C'était un obus chargé, glissé par mégarde parmi des obus à blanc, qui avait été tir par un canon au cours d'un exercice effec- tué par un aéroplane armé.

Nous avons pu voir de près et photo- graphier cet appareil qui est un biplan militaire blindé, muni d'un 200 chx Salmson, d'une envergure de 20 mètres et d'une surface de 65 mètres. Son constructeur, Gabriel Voisin, a fait placer à l'avant du fuselage un canon de marine de 37 mm.

Il y a déjà quelque temps qu'à bord des aéroplanes, on fait des essais de mitrailleuse, nous en avons toujours





LE CANON ET L'AVANT DU FUSELAGE

L'aéroplane sur l'avant duquel est monté le canon est un biplan militaire blindé triplace, son envergure est de 20 mètres et sa surface de 65 mètres, il est actionné par un moteur Salmson-Canton-Unné 200 chevaux. *Le train d'atterrissage est très robuste. C'est le véritable avion de guerre.*

DÉ EN VOL

aux, Gabriel Voisin, le célèbre construc-ntes expériences qui semblent con-indé, armé d'un canon de marine.

NI D'UN CANON

nu nos lecteurs au courant. Dans notre uméro du 4 avril dernier, le commandant Boigne relatait au cours d'un très inté-ssant article, les expériences du capitaine ailfert, mais c'est la première fois qu'un non est placé sur un aéroplane ; Gabriel oisin qui a toujours été à la tête du mou-ement, a été une fois encore le premier, à er et il a une fois de plus réussi.

Les essais en effet ont été des plus con-uants. Ce canon, qui est un canon Hot-kiss de 37 mm., absolument identique à ux de la marine, peut tirer 10 coups à la inute. Malgré de très fortes gargousses rées à des altitudes diverses, au-dessus du amp de manœuvres d'Issy-les-Mouli-eaux, l'appareil n'a pas été déséquilibré r la réaction brusque qui se produit ujours au départ du projectile.

ÉMILE ENGEL AU DÉPART DE LA ROUE D'OR

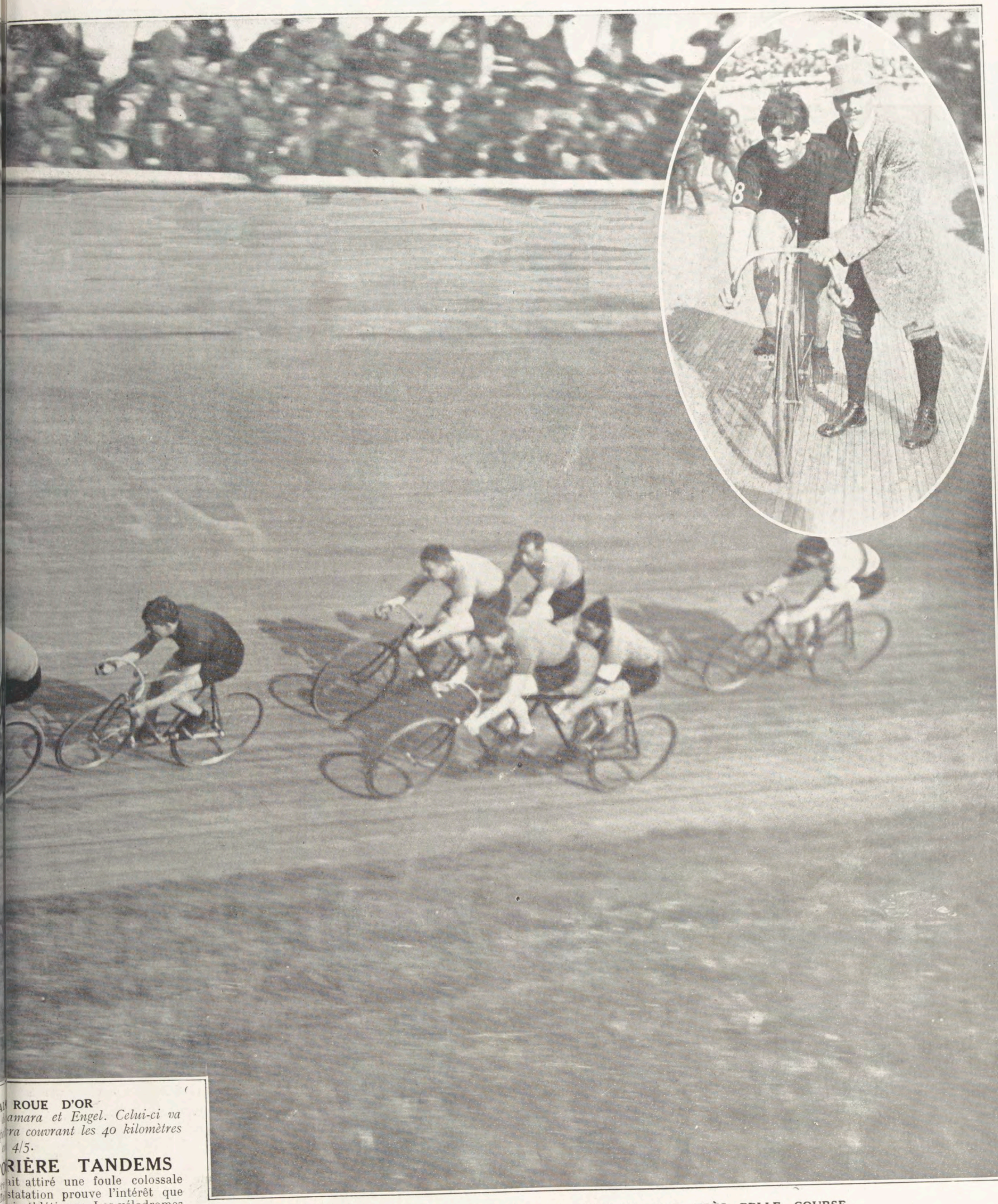
Dimanche dernier, à Buffalo, le coureur Emile Engel a prouvé une fois de plus sa valeur, dans la Roue d'Or derrière tandems. Courageux, résistant, doué d'une pointe de vitesse déconcertante pour un routier et pour un stayer, il a battu d'un tour 1/4, Léon Georget dans sa série et dans la finale il laissait Godivier 2e à un tour, Mac Namara, finissait à une roue de Godivier.

LA FINAL

Godivier mène le train d démarrer disloquant le pe e 5

LA ROUE D'O

La Roue d'Or derrière dimanche dernier à Buffa prend le public à ce gen devraient en organiser pl d'entraînement. Dimanche Godivier ne fut pas très he équipes à peu près stylées revoir Emile Engel et Mac



L'AUSTRALIEN MAC NAMARA QUI FIT UNE TRÈS BELLE COURSE

Si Mac Namara ne finit que 3e dans la finale de la Roue d'Or, il faut reconnaître qu'il fut battu non pas par ses concurrents, mais par ses équipes de tandems. L'Australien dut faire des tours entiers livré à ses propres moyens. Il causa une profonde impression et fut follement ovationné pour son courage et sa qualité. Dans sa série, il avait battu Lapize.

ROUE D'OR

amara et Engel. Celui-ci va ra couvrant les 40 kilomètres 4/5.

RIÈRE TANDEMS

ait attiré une foule colossale station prouve l'intérêt que si athlétiques. Les vélodromes t surtout veiller aux services a fut battu par ses tandems, ux, seul Emile Engel avait des égales, il serait intéressant de x prises.

CHANDELIER DE L'OLYMPIQUE LILL
La finale du Trophée de France qui s'est j
l'Olympique Lillois et la Vie au Grand

LES BUTS DE LA VIE AU GRAND AIR DU MEDOC SONT MENACÉS
Sur notre photographie, de Marcé le gardien de but de la Vie au Grand Air du Médoc, annihile une tentative de heading de Six, l'avant lillois qui se montra comme toujours excellent dribbleur et shooteur remarquable.

DE MARCÉ S'APPRÊT
Les bordelais opposèrent une résistance éner après avoir fait jeu égal dan

LE TROPHÉE DE FRANCE E

Le Trophée de France, épreuve organisée chaque année en fin de saison par le Comité Français Interfédéral, et qui met en présence les champions de nos quatre fédérations a été brillamment gagné par l'Olympique Lillois, le grand club du Nord, représentant de l'U. S. F. S. A.

Les demi-finales opposaient à Roubaix, l'Olympique Lillois et le F. E. C. de Levallois, champion de la Ligue, et à Bordeaux, le Patronage Olier champion de la F. G. S. P. F. et la Vie au Grand Air du Médoc détenteur du titre de la Fédération Cycliste et Athlétique de France.

Levallois, équipe scientifique mais trop légère, succomba devant les unionistes par 4 buts à 1, et le Patronage Olier qui n'avait pu emmener à Bordeaux qu'un onze incomplet, se fit battre de justesse par les Médoçains par 3 buts à 2. C'est donc entre lillois et bordelais que devait se jouer la partie décisive. Elle eut lieu dimanche à Charentonneau sur le terrain du C. A. de Paris.

Les lillois étaient grands favoris. Les sportsmen de la capitale avaient d'ailleurs eu par deux fois déja l'occasion de les voir à l'œuvre au cours des éliminatoires du championnat de l'Union. Leurs victoires sur l'U. S. Servannaise et sur l'Olympique de Cette, remportées dans un style qui pour n'être pas très plaisant n'en restait pas moins efficace, les brillantes individualités qui composent le team, l farouche énergie déployée pour ramener dans la région nordiste un titre qui lui avai échappé aux cours des dernières saisons, tout contribuait à envisager le succè définitif des Olympiens lillois.

Bien que n'ayant pas eu une saison aussi lourdement chargée en matches officiels la Vie au Grand Air du Médoc, qui, la saison dernière, avait en demi-finale élimin la F. C. de Rouen, se présentait comme l'outsider possible, capable de tenir e échec, voire même de triompher, des invincibles lions de Flandre, d'autant qu presque inconnue dans notre région, sa venue soulevait une réelle curiosité.

Comme dans toutes les rencontres où le résultat est si gros de conséquence, l qualité du football joué, n'est guère susceptible de satisfaire les moins difficiles La finale du Trophée n'échappa pas à la règle générale. Le jeu y fut heurté, impré cis, coupé d'arrêts, pour permettre aux hommes de se remettre des chocs violents Les hommes, rendus nerveux, ne sont plus eux-mêmes, poussent trop loin leur actio personnelle au détriment du jeu d'équipe, commettent des bévues et des mala dresses qui seraient à peine excusables chez des débutants.

Le spectateur néophyte a peine à se convaincre qu'il a devant les yeux deux de

PRÊTE A FAIRE UNE OUVERTURE

nche dernier à Charentonneau, entre Médoc est revenue aux Lillois par 4 buts à 1.

DÉGAGER

que aux fougeux nordistes, ils succombèrent seconde partie du jeu.

UNE ATTAQUE DE LILLE

Les Lillois gagnèrent le match au cours de la première mi-temps, marquant 3 buts à 0. Sur notre photographie on aperçoit une faute d'obstruction: un joueur bordelais saisit Eloy avec les mains. Pendant ce temps, de Marcé dégage.

MPORTÉ PAR L'OLYMPIQUE LILLOIS

eilleures équipes françaises luttant pour la possession de la suprême récompense. ussi est-il difficile de juger la juste valeur des adversaires en présence, dans des constances aussi spéciales,

Les lillois, adoptèrent en conséquence la tactique qui s'imposait. Celle que nos isins d'outre Manche qualifient de « Cup Gaine » ou jeu de Coupe. C'est-à-dire rvenir au but par le chemin le plus court sans s'attarder en de vaines combinaiins. Procéder par des dribblings en force et de rapides dégagements; harceler sans sse l'adversaire en possession de la balle. Bref, remplacer l'adresse et la ruse par vigueur et la prompte décision. Une fois en face « de la bouche du goal » ne pas rdre une occasion d'y faire pénétrer la balle.

Les lillois, hâtons-nous de le dire, s'acquittèrent de cette tâche au mieux de leurs térêts. A la fin de la première mi-temps ils menaient par 3 buts à 0 et dès lors ssue de la partie ne faisait plus aucun doute.

Un peu surpris par des adversaires aussi résolus, moins habitués aux matches ssi serrés, les jeunes bordelais dominés au cours des quarante-cinq premières inutes, se reprirent et dans la seconde partie du jeu réussirent à tenir tête aux lois. Ils montrèrent une bonne compréhension du jeu, mais leurs combinaisons, pour avoir paru plus séduisantes, n'en demeurèrent pas moins inefficaces parce qu'opérées trop lentement et trop sur place.

C'est Samble qui marqua l'unique but bordelais; auparavant Six avait réussi à vingt mètres, un magnifique but, le quatrième, à l'avantage de Lille.

Il y a dans le onze médoçain quelques bonnes individualités. Les deux arrières, le centre avant et l'ailier droit se firent principalement remarquer. De Marcé, le gardien de but, fit de grosses fautes qu'il sut cependant racheter par de beaux arrêts.

A Lille l'arrière défense commit de nombreuses fautes. La ligne intermédiaire domina la situation. A l'attaque Six et Chandelier brillèrent tout particulièrement: le premier par ses dribblings en force et son à-propos devants les buts, le second par sa finesse et par ses intelligentes ouvertures à ses voisins.

A l'issue du match, le Bouclier, emblême du Trophée fut solennellement remis à l'équipe gagnante qui en aura la garde pendant un an; et c'est ainsi que le C. A. de Paris qui en était détenteur, moins favorisé par le sort au cours de cette saison, a dû lui voir abandonner la mort dans l'âme les rives de la Seine. La rivalité qui divise actuellement Nordistes et Parisiens n'en sera que plus vive l'année prochaine.

L. Lonbar.

LE DÉPART DE LA COURSE DE "LA VIE AU GRAND AIR", A NICE
Le 19 avril, sur la Côte d'Azur, la Vie au Grand Air *a fait disputer une épreuve cycliste de 108 kilomètres. Le règlement était le même que celui de la course des " Inséparables " que nous avions organisée en février dernier, aux environs de Paris.*

DANS LA COTE DE VENCE
Un peloton de 42 coureurs, représentant 14 équipes, prirent le départ à Nice, boulevard Gambetta. 30 concurrents terminèrent.

LE DERNIER LACET DE LA COTE DE GOURDON
L'itinéraire choisi était des plus pénibles. La côte de Gourdon fut cause de plusieurs défaillances. La victoire revint à l'équipe de l'Amical Vélo Club de Marseille, qui sut bien pratiquer l'esprit d'équipe.

L'ÉQUIPE DU NICE SPORT DANS LA COTE DE GOURDON
L'équipe du Nice Sport (Davico, Gabba et Amenc), après avoir tenu la tête pendant les deux tiers du parcours, perdit la course par suite d'ure crevaison de Gabba. Elle se classa seconde.

LA COURSE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Nos lecteurs ont trouvé dans notre dernier numéro, le compte rendu de l'épreuve cycliste que La *Vie au Grand Air* avait organisé aux environs de Nice, l'autre dimanche, avec le concours de notre confrère *le Petit Niçois*. Ce fut un très gros succès.

L'itinéraire choisi par nous était extrêmement sévère, il comportait 108 kilomètres. De Nice, les concurrents devaient, pour gagner le village de Gourdon, situé à 700 mètres d'altitude, gravir 35 kilomètres de côte.

De Gourdon, ils devaient descendre à Cannes par Grasse, ensuite ils revenaient à Nice, par Antibes, et Cagnes.

L'équipe de l'Amical Vélo Club de Marseille. composée de Ducerisier, G. Jullien et Curtel, comprit admirablement le règlement de notre course des « Inséparables », son homogénéité lui permit de triompher. Ducerisier fut l'artisan de la victoire de son club, il mena le train à ses coéquipiers, quand G. Jullien peinait, souffrant de crampes violentes, il le poussait et l'encourageait sans ralentir l'allure. Curtel tint très bien la distance.

L'équipe de Nice-Sports, (A) (Davico, Gabba, et Amenc) termina seconde après avoir tenu la course à sa merci jusqu'à Cannes. Des incidents de course dans la dernière partie du parcours vinrent annihiler la belle course des trois hommes. Davico eut des ennuis avec sa chaîne et Gabba fut victime d'une crevaison.

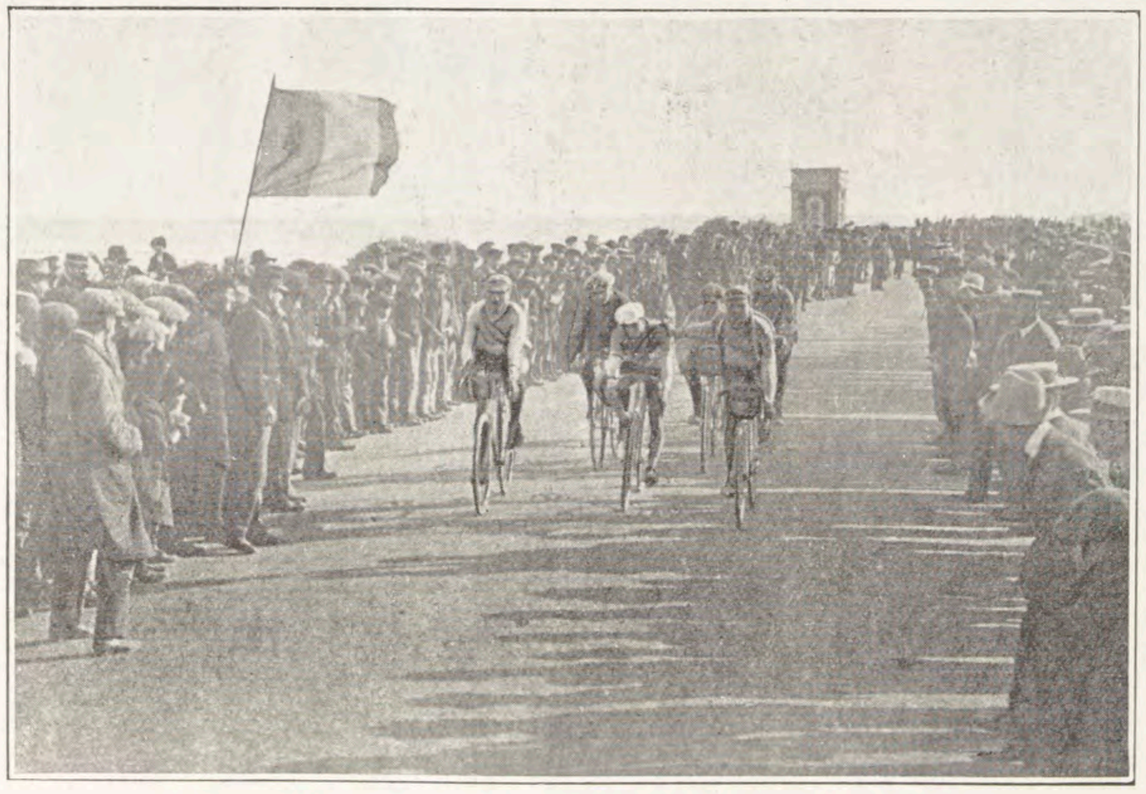
Le Gambetta Club (A) (Ferrara, Vita Durini et E. Alpini) prenait la troisième place. Une foule considérable assistait à l'arrivée de notre course qui se faisait sur la promenade des Anglais.

Des 14 équipes qui prirent le départ, 10 terminèrent.

Une belle ovation fut faite aux concurrents qui franchirent la ligne d'arrivée.

Le challenge de la *Vie au Grand Air* a été gagné par l'équipe Nice-Sports (B) composée de Morena, Carleschi et Gorzerino.

Tous les hommes ont droit à nos félicitations.



L'ARRIVÉE A NICE DE L'ÉQUIPE VICTORIEUSE
L'équipe de l'Amical Vélo Club de Marseille (Ducerisier, G. Jullien et Curtel) qui triompha dans notre course, couvrit les 108 kilomètres du parcours en 3 h. 37 m.

RÉSULTATS DU GRAND CONCOURS DU CHAMPION

Les prix pourront être retirés dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, à partir du jeudi 7 mai, de 9 heures à 11 heures et de 3 heures à 6 heures (1).

Notre Grand Concours du champion, doté de 20.000 francs de prix, a remporté un succès considérable. Plus de 5.000 lecteurs nous ont envoyé leurs réponses.

On se souvient qu'il s'agissait de répondre à cette question :

QUEL CHAMPION AURIEZ-VOUS SOUHAITÉ ÊTRE ?

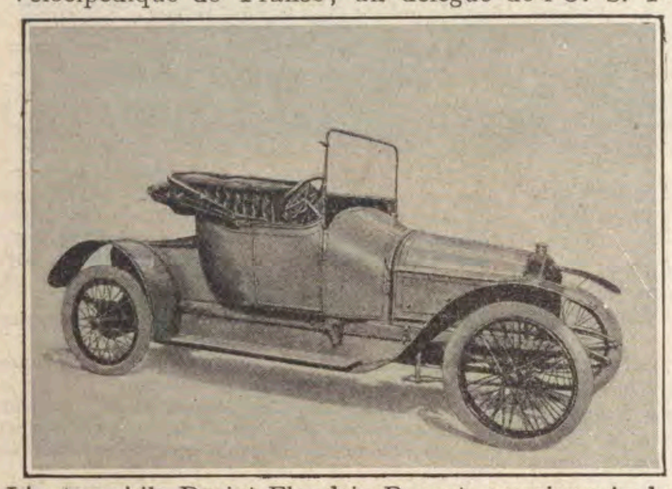
Les concurrents devaient en outre répondre à la question accessoire suivante :

QUELS SONT, DANS L'ORDRE DES SUFFRAGES QU'ILS AURONT OBTENUS, LES NEUF CHAMPIONS QUI SERONT NOMMÉS LE PLUS SOUVENT APRÈS LE PREMIER ?

Le concours était clos le 28 mars à minuit. Les feuilles de réponses ont été mises sous scellés le 9 avril en présence de Me Chadefaux, huissier près le tribunal civil de la Seine.

Le 20 avril, le jury s'est réuni pour assister au dépouillement il était composé par :

Un délégué de l'Automobile Club de France ; un délégué de l'Aéro Club de France ; un délégué du Touring-Club de France ; un délégué de l'Association des Journalistes sportifs ; un délégué de l'Union Vélocipédique de France ; un délégué de l'U. S. F. S. A. ; un délégué de la Chambre syndicale des employés des cycles et automobiles ; un délégué de la Chambre syndicale des voyageurs du cycle et de l'automobile ; trois abonnés de la *Vie au Grand Air* ; trois chefs de service des publications Lafitte.



L'automobile Doriot-Flandrin-Parant, premier prix de notre concours, qui a été gagné par M. Merckling.

Voici un extrait du procès-verbal de cette séance dressé par Me Chadefaux.

« Je Lucien François Chadefaux, huissier près le tribunal civil de la Seine, me suis transporté 90, avenue des Champs-Elysées pour assister, aux opérations de contrôle et de publication des résultats du concours de la *Vie au Grand Air*.

Il est procédé par les membres du jury de contrôle à la vérification des titres des deux cents lauréats du concours par la comparaison des feuilles de réponse ayant servi au classement avec les talons de contrôle placés dans les deux sacs cachetés dont je constate la parfaite intégrité, etc...

Il résulte de ce dépouillement effectué sous le contrôle d'un officier ministériel que sur la question principale (*quel champion auriez-vous souhaité être ?*)

CARPENTIER

A obtenu la majorité ; sur la question accessoire, les autres champions ont été classés dans l'ordre suivant :

1. Bouin.
2. Garros.
3. Pégoud.
4. Boillot.
5. Brindejonc.
6. Kramer.
7. Védrines.
8. Petit-Breton.
9. Blériot

L'AUTOMOBILE

Doriot Flandrin Parent 4 cylindres a été gagnée par

M. FRANZ MERCKLING

9, rue Chasseloup-Laubat, à Paris

LES AUTRES LAURÉATS

Deux concurrents se trouvaient *ex æquo* pour l'attribution du second prix, il a été procédé à un tirage au sort.

Le second prix : *une motocyclette Rudge Whitworth de chez Paul Ménard* a été attribué à M. Marcel Labiche, 3, passage Berzelius, Paris.

Le troisième prix, une *bicyclette de route*, a été gagné par M. Fosset, 12, rue Lemercier. Paris.

LISTE COMPLÈTE DES LAURÉATS

1er Prix. Une automobile : M. **Merckling** Franz, 9, rue Chasseloup-Laubat, Paris.

2e Prix. Une motocyclette : M. **Labiche** Marcel, 3, passage Berzelius, Paris.

3e Prix. Une bicyclette de route : M. **Fosset** Louis Félix, 12, rue Lemercier, Paris.

4e Prix. Une bicyclette de course : M. **Cazes** Paul, 39, rue Montpensier, à Pau (Basses-Pyrénées).

5e et 6e Prix. Appareils photographiques " gnome " de la maison Tiranty, valeur 150 francs l'un : MM. **Dolain** Henri, 50, rue du Milieu, à Dunkerque (Nord) ; **Leroux** Henri, ruelle aux Chats, à Saint-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire).

Du 7e au 10e Prix. Gonfleurs « Kirby Atlas », valeur 125 franc l'un : MM. **Dussaugey** Jacques, 37 *bis*, avenue Victor-Hugo, à Rueil (Seine-et-Oise) ; **Fraissinet** Louis, Fraternelle Catholique, à Millau (Aveyron) ; **Carpentier** Georges, 3, rue Gauthier-de-Châtillon, à Lille (Nord) ; **Boireau** Albert, 22, rue de Chilvert, à Poitiers (Vienne).

11e et 12e Prix. Bons de 100 francs, pour équipement sportif à choisir dans le catalogue de la Maison « Aux Marins » : MM. **Aubin** Pierre, 44 *bis*, boulevard Carnot, à Argentan (Orne) ; **Arnaud** François, Café Moderne, à Cavaillon (Vaucluse).

13e Prix. Bon de 75 francs, équipement sportif, de la Maison « Aux Marins » : M. **Guillery** Bernard, 4 *bis*, rue de Lyon, Paris.

14e Prix. Jeu de tennis de la Maison Clériot-Breton, valeur 75 francs : M. **Bondieu** Alphonse, route de La Châtre, à Châteauroux (Indre).

15e et 16e Prix. Bons de 50 francs, équipement sportif de la Maison « Aux Marins » : MM. **Rousseau** Jean-Jacques, 1, rue du Saulcy, à Saint-Mihiel (Meuse) ; **Vincent** Robert, à Saint-Aquilin, par Pacy (Eure).

Du 17e au 21e Prix. Raquettes de tennis, de la Maison Mass et Cie, valeur 35 francs l'une : MM. **Renaud** Auguste, 35, rue des Trois-Bornes ; **Bauceaux** Fernand, 9 et 11, rue de la Pourvoirie, à Versailles (Seine-et-Oise) ; **Duvernoy** Marie, 105, Grande-Rue, à Audincourt (Doubs) ; **Estienne** Jean, 2, rue des Marchands, à Toulon (Var) ; Dr **Parrel** Maurice, 13, rue du Dr Barthélemy, à Aubagne (Bouches-du-Rhône).

22e et 23e Prix. Jeux de croquet, valeur 30 francs l'un : MM. **Maclard** René, à Blangy-sur-Bresle ; **Durot** Georges, 11, *bis*, rue des Ferronniers, à Douai (Nord).

24e Prix. Raquette, valeur 30 francs : M. **Caillaud** Marcel, 108, rue de Bercy, Paris.

25e Prix. Bon de 25 francs, équipement sportif, Maison « Aux Marins » : M. **Conte** Célestin, 24, rue Doudeauville, Paris.

26e Prix. Raquette, valeur 25 francs ; M. **Bastide** Louis, 68, rue de la Fédération à Montreuil-sous-Bois (Seine).

27e et 28e Prix. Extenseurs, 8 branches, valeur 23 francs l'un : MM. **Bousquet** Elie, à Souilhe, par Castelnaudary (Aude) ; **Naomé** Armand, 38, rue du Belvédère, à Namur (Belgique).

29e Prix. Hamac, valeur 22 francs : M. **Berbiale** Laurent, instituteur à Moumour, par Oloron-Sainte-Marie (Basses-Pyrénées).

30 et 31e Prix. Exerciseurs Hercule : MM. **Conte** Emile, 83, rue de Tolbiac, Paris ; **Peuchot** Henry, 13, rue Charles-de-Muyssart, à Lille (Nord).

32e et 33e Prix. Exerciseurs Athlète : MM. **Kamiski** Jean, 68, rue Sainte-Catherine, à Bergerac (Dordogne) ; **Raymond** André, rue Victor-Hugo, à Pauillac (Gironde).

Du 34e au 68e Prix. Exerciseurs divers : MM. **Tallet** Jean, 6, rue des Archives Paris ; **Jouenne** Maurice, 211, rue Eau-de-Robec, Rouen (Seine-Inférieure) ; **Razouls** Pierre, 29, allée Saint-Etienne, à Toulouse (Haute-Garonne) ; **Letellier** Robert, 4, rue Le Bailly, Paris ; **Coste** Charles, clos Charlot-Barboussières, à Toulon (Var) ; **Cozette** Henri, fabrique de lunetterie, à Songeons (Oise) ; **d'Aram** Henri, lieutenant, 59e d'infanterie à Foix (Ariège) ; **Fayet** Antonin, à Cailly (Seine-Inlérieure) ; **André** Albert, à Radès (Tunisie) ; **Augeard** René, 47, route de Fresnay, à Alençon (Orne) ; **Bacarisse** Gabriel, place Poyanne, à Dax (Landes) ; **Fouquet** André, 63, boulevard Saint-Michel, Paris ; **Rey** Emile, 5, rue de Strasbourg, Le Creusot (Saône-et-Loire) ; **Castoldi** Rodolphe, 17, rue Michel-Servet, à Villeurbane (Rhône) ; **Pène** Léon, rue Guislain, à Hautmont (Nord) ; **Wessbecher**, 88, avenue Malakoff, Paris ; **Choppin** Robert, à Pontchartrain (Seine-et-Oise) ; **Rey** Pierre, Café du Siècle, à Carpentras (Vaucluse) ; **Baudin** Louis, chemin Pierre Dupont à Ecully, (Rhône) ;

MM. **Dosset** Jean, 17, quai Duguay-Trouin, à Nantes (Loire-Inférieure) ; **Lebail**, Marius Les Ventes, par Evreux (Eure) ; **Prot** Emile, 11, rue Saint-Louis à Versailles (Seine-et-Oise) ; **Defromerie** Robert, 14, rue des Tanneurs, à Neufchâtel (Seine-Inférieure) ; **Jullien** Frédéric, 6, rue de Paris, à Poissy (Seine-et-Oise) ; **Savignol** Jean, Café du Commerce, à Saverdun (Ariège) ; **Chaumont** Ernest, Maison Le Tessier, à Château-du-Loir (Sarthe) ; **Auvert**, Eugène, 134, boulevard de Versailles, à Suresnes (Seine) ; **Lafond** Fernand, 101, rue Vieille-du-Temple, Paris ; **Lafaye** Frédéric, 19, rue du Commerce, à Bourges (Cher) ; **Menard** Eugène, 16, rue Molière, à Châteauroux (Indre) ; **de Ahumada Heredia** Alphonso, 27, Plaza Riego, à Malaga (Espagne) ; **Bourinet** Julien, 35, rue Grande, à Châteauroux (Indre) ; **Colson** Jules, 14, rue Chantereine, à Reims (Marne) ; **Orset** Marcel, 17, rue Bisson, Paris ; **Bonnissent** Emile, caporal, 1re Cie, 2e Régiment d'infantcrie, à Granville (Manche).

Du 69e au 143e Prix. Bon de 10 francs de fournitures, à choisir dans le catalogue de la maison Ellims Pierre : MM. **Houvain** Auguste, à Longlaville (Meurthe-et-Moselle) ; **Pouille** Maurice, 4, rue de la Mairie, à Perenchies (Nord) ; **Panchaud** Lucien, 23, place du Marché, à Vevey (Suisse) ; **Brésit** Henri, 45, route Nationale, à Viroflay (Seine-et-Oise) ; **Gerber** Marcel, 57, faubourg des Vosges, à Belfort (Territoire) ; **Bague** Léon, 119, avenue Parmentier, Paris ; **Genty** Jean, Château de Montbas, par Mézières-sur-Issoire (Haute-Vienne) ; **Quetetart** Eugène, à Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais) ; **Coste** François, 4, avenue Nationale, à Charleville (Ardennes) ; **Regnault** Michel, 3, quai Saint-Clair, à Lyon (Rhône) ; **Pottier** Robert, à Pierrefonds (Oise) ; **Fonsegrive** Louis, 74, rue du Commerce, Paris ; **Vulpée** Maurice, 4, rue Gambetta, Le Mans (Sarthe) ; **Loyer** Paul, à La Roche Derrien (Côtes-du-Nord) ; **Cames** Emile, école d'agriculture, Ondes (Haute-Garonne) ; **Lepetit** René, 24, rue Gambetta, à Dieppe (Seine-Inférieure) ; **Calboirac** Henri, 15, rue du Musée, à Toulouse (Haute-Garonne) ; **Butin** Paul, 46, rue Léopold-Bourg, à Epinal (Vosges) ; **Dardinier** Raymond, 5, rue Bas de la Place, à Commercy (Meuse) ; **Vinel** Léon, à Arches (Vosges) ; **Charrat** Maurice, à Neufchatêl-sur-Aisne (Aisne) ; **de Vogué** François, 2, rue Fabert, Paris ; **Boda** François, 1, rue Saint-Lastre, à Cambrai (Nord) ; **Tagini** Jean, 84, rue Ancienne, à Carouge-Genève (Suisse) ; **Prat** Raymond, 7, rue du 14-Juillet, à Aurillac (Cantal) ; André **Janssens**, 34, boulevard de Strasbourg, Le Havre (Seine-Inférieure) ; **Richard** Roger, 8, rue Saint-Pierre, à Versailles (Seine-et-Oise) ; **Humbert** Henri, 8, rue de la Gare, à Epinal (Vosges) ; **Maso-Rivet** Louis, 69, rue d'Espagne, à Bayonne (Basses-Pyrénées) ; Dr **Desallées** René, à Larochefoucauld (Charente) ; **Argoud** Pierre, 39, rue Greneta, à Lyon (Rhône) ; **Duverney** Jacques, 9, rue Haute-Saint-André, à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) ; **Melon** Roger, à Chantilly-Tonneins, (Lot-et-Garonne) ; **Chabaille** Maurice, 88, rue Sadi-Carnot, à Darnetal (Seine-Inférieure) ; **Gaillard**, 14, boulevard de Nogent-à Fontenay-sous-Bois (Seine) ; **Froidefond** Maurice, à Mareuil-sur-Ay (Marne) ; **Petitdidier** Jacques, 4, boulevard d'Enghien à Enghien (Seine-et-Oise) ; **Cointe** Georges, 3, rue du Grenier à Sel, à Clamecy (Nièvre) ; **Barbara** Robert, 6, rue d'Orléans, Paris ; **Bastide** Jacques, 14, rue du Marché, à Carcassonne (Aude) ; **Gerriet** Emile, 12, rue de l'Avenir, à Ivry-Port (Seine) ; **Marbeau** Firmin, 15, avenue d'Iéna, Paris ; **Maquer** André, 63, rue Antoine Leleu, à Calais (Pas-de-Calais) ; **Paumet** Louis, 4, rue Bugeaud, La Rochelle (Charente-Inférieure) ; **Champonnois** Edmond, 32, rue Montaigne, Paris ; **Jehin** Marcel, 122, avenue de Barisart, à Spa (Belgique) ; **Defois** André, 4, rue de l'Elysée-Ménilmontant, Paris.

MM. **Favroult** Auguste, 2, rue La Condamine, Paris ; **Seux** René, 12, rue Reynouard, Paris ; **Vancranegnot** Georges, 14, rue des Roses, à Tourcoing (Nord) ; **Arnoult** Maurice, à Saint-Barthélemy par la Ferté-Gaucher (Seine-et-Marne) ; **Rémont** Fernand, 119, rue des Plantes, Paris ; **Berger** Jean, 5, rue du Vieux-Marché, à Genève (Suisse) ; **Verlyck** Désiré, 28, rue du Chaufour, à Lille (Nord) ; **Grosjean** Maurice, collège d'Epinal (Vosges) ; **Dufour** Pierre, 12, rue de Strasbourg, à Carcsssonne (Aude) ; **Folloppe** Emile, 30, place Nationale, à Gournay-en-Bray (Seine-Inférieure) ; **Marye** Jean, 38, rue de Chatou, à Carrières-sur-Seine (Seine-et-Oise) ; **Vollot** Jean, 11 rue de la Reine-Blanche, à Troyes (Aube) ; **Bibliothèque des officiers** du 14e régiment d'artillerie, à Tarbes (Hautes-Pyrénées) ; **Cazalis** Lucien, 33, rue de Satory, à Versailles (Seine-et-Oise) ; **Basire** Pierre, clerc d'huissier, à Valmont ( ) ; **Moritz** Alphonse, 30, rue des Tauxelles, à Troyes (Aube) ; **Roux** Fernand, 6, cours Bonnevaux, à Romans (Drôme) ; **Hilary** Henri, à Cazouls-les-Béziers (Hérault) ; **Buess** Walther, à Rolle, canton de Vaud (Suisse) ; **Duhazé** Robert, 1, rue du Collège, à Flers (Orne) ; **Gilbert** Arthur, 236, rue de Dieppe, à Malaunay (Seine-Inférieure) ; **Viret** Emile, 41, boulevard Voltaire, à Asnières (Seine) ; **Montané** Pierre, 5, rue des Abreuvoirs, à Perpignan (Pyrénées-Orientales) ; **Gobert** Marguerite, 19, rue Condorcet, Paris ; **Lecuru** Clotaire, à Tracy-le-Val (Oise) ; **Rosenfeld** Edmond, 44, rue Gambetta, à Biarritz ; **de Champronge** Gaston, 1, rue des Febvres, à Montbéliard ; **Salles** André, La Lande Patry, près Flers (Orne).

Du 144e au 158e Prix. Bons de 10 francs, fournitures à choisir dans le catalogue de la maison « Fano-Sports » : MM. **Lelong** Marcel, 17, rue d'Orléans, à Saumur (Maine-et-Loire) ; **Rochette** Vivant, à Oyonnax (Ain) ; **Moral** Edmond, 13, rue du Magasin, à Lille (Nord) ; **Maquoy** Manuel, rue de Rouen, à Bonnières (Seine-et-Oise) ; **Guillaud** Robert, 29, rue Dauphine, à Marines (Seine-et-Oise) ; **Pouaux** Georges, 18, rue Chaptal, Levallois-Perret (Seine) ; **Casalonga** Jean-Baptiste, casino de San Sébastian (Espagne) ; **Probst** Léon, à Valleroy (Meurthe-et-Moselle) ; **Naveau** Edmond, 37, rue Notre-Dame, à Cherbourg (Manche) ; **Bertrand** Stéphen, 96, rue Oberkamp, Paris ; **Gomes Junior** Augusto, à Espinho (Portugal) ; **Leroux** Jacques, 62, rue La Boëtie, Paris ; **Rabé** Léon, télégraphiste, Ministère de la Marine, Paris ; **Mario** Lupi, 23/9, place Umberto, à Genès (Italie) ; **Lochert** Paul, 39, cours Ragot, à Saint-Denis (Loire).

MM. **Giraud** François, 67, rue Parmentier, à Saint-Etienne (Loire) ; **Monnier** Pierre, 4 *ter*, rue Galignani, à Corbeil (Seine-et-Oise) ; **Mauplot** André, 1, rue du Dr Foucault à Nanterre (Seine) ; **Gautier** Maurice. 188, avenue Victor-Hugo, Paris ; **Coutison** Léonce, à Caux (Hérault) ; **Boudin** Georges, à Breteuil (Eure) ; **Hérissé** André, 10, rue de la Madeleine, Le Mans (Sarthe) ; **Parlier** Charles, à Saint-Nicolas, près Revin (Ardennes) ; **Guillaud** Charles, 19, rue V.-Hugo, à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) ; **Viollet** Edouard, 22, avenue des Batignolles, à Saint-Ouen (Seine) ; **Kutter** Roger, 7 *bis*, rue des Saintes-Maries, à Blois ; **Boucard** Emile, La Pichie, près Ribérac (Dordogne) ; **Goulard** Gustave, 104, rue de Ménilmontant, Paris ; **Tournie** Marius, à Luc-sur-Orlieu, par Lezignan (Aude) ; **Legendre** Auguste, 80, rue Lamarck, Paris ; **Schrœder** Max, rue du Chera, à Liége (Belgique) ; **Michel** Adolphe, 56, rue Sainte, à Marseille ; **Delavier** Adolphe, 35, rue Aigrefan, à Pavilly (Seine-Inférieure) ; **Mabiechauffé** Camille, rue des Glaces, à Auvelais ; **Pettgen** Georges, instituteur, 93, rue de la République, à Hirson (Aisne) ; **Seguet** Raymond, 12, rue Paul-Bert, à Lyon (Rhône) ; **Ferret** Louise, 34, avenue de Valenciennes, à Cambrai (Nord) ; **Jeanpierre** Emile, 36, rue Thiers, à Saint-Dié (Vosges) ; **Bussy** Jean, dessinateur-architecte, Gare de l'Est, Paris.

Du 183e au 188e Prix. Balançoires : MM. **Martel** Geo, 20, rue Ch. Nodier, à Besançon (Doubs) ; **Blanc** Jean, usine Munier, à Frouard (Meurthe-et-Moselle) ; **Valentin** Francis, négociant, à Saint-Raphaël (Var) ; **Bellet** Léon, 3, rue de la Barre, à Dieppe (Seine-Inférieure) ; le **comte de Chometowki** Stanislas, à Raba, par Zaryte (Autriche) ; **Farthouat** Joachim, 5, Cours de l'Intendance, Bordeaux.

Du 189e au 194e Prix. Anneaux : MM. **Casse** Jean-Paul. Comptoir d'Escompte, à Montpellier (Hérault) ; **Dizay** Maurice, à Luc-sur-Mer (Calvados) ; **Blart** Maurice, 11, rue Cécile Dinant, à Clamart (Seine) ; **Michel** Maurice, 12, rue Jean Cramoisan, à Yport ; **Hersant** Daniel, 37, rue Lagréon. à Bayonne (Basses-Pyrénées) ; **Lecomte** André, 27, rue d'Aumale à Chantilly.

Du 195e au 200e Prix. Trapèzes : MM. **Vernet** Henry, à Grange-Canal, (Genève) Suisse ; **Caillet** Robert, 2, rue Loriquet, à Reims ; **Rousseau** Michel, Pensionnat Saint-Euverte, à Orléans ; **Carré** Lucien, 59, rue Chardon-Lagache, Paris ; **Muyard** Aimé, Collège de Saint-Claude (Jura) ; **Maupérin** Paul, instituteur, Ecole Gambetta, à Saint-Dizier (Haute-Marne).

CE QUE DIT M. MERCKLING

Voici quelles sont les impressions du vainqueur :

« C'est avec une bien grande joie que j'ai appris la nouvelle de ma victoire dans le grand concours du champion. Je ne m'attendais pas à remporter le premier prix : l'automobile Doriot — Flandrin — Parant.

« J'avais établi ma solution avec tout le soin désirable, j'ai classé les champions d'après la valeur que je leur attribue, j'ai choisi Carpentier parce que je trouve qu'il a en lui toutes les qualités de la race française, mais je ne comptais pas être parmi les lauréats.

« Je n'avais jamais encore pris part à un seul concours ; pour mes débuts, je puis m'estimer bien favorisé par le hasard.

« Je suis un lecteur assidu de la *Vie au Grand Air* qui m'a appris à aimer et à pratiquer les sports. Je ne saurais trop me montrer assez reconnaissant envers elle de l'aubaine qui m'échoit. Je n'ai plus qu'un désir maintenant c'est d'entrer le plus vite possible en possession de *ma* voiture. »

1. Les prix pourront être adressés aux lauréats, les frais d'emballage et de port à leur charge.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT DEVENIR AVIATEUR

1° A partir de quel âge peut-on obtenir le brevet de pilote aviateur?

2° Peut-on commencer à préparer ce brevet avant d'avoir exactement l'âge requis?

3° Combien de temps environ faut-il pour préparer ce brevet?

4° A qui faut-il s'adresser pour être élève pilote de la maison Nieuport? A quelle époque faut-il s'inscrire? Quelles sont les conditions pécuniaires?

E. DE K.
à Nantes.

1° Il n'y a pas de limite d'âge. Les mineurs doivent être munis de l'autorisation écrite de leurs parents.

2° On peut se préparer théoriquement au rôle de pilote aviateur par la lecture d'ouvrages spéciaux. Ceci ne peut que faciliter l'apprentissage.

3° Le temps dépend des aptitudes que l'on peut avoir.

4° Ecrivez à la Société des Aéroplanes Nieuport, boulevard du Point-du-Jour, à Issy-les-Moulineaux (Seine). Apprentissage : 2.000 francs; garantie de casse : 1.000 francs.

P. L.

L'AEROSTABLE MOREAU

1° Voulant connaître à fond les principes et les plans de l'aérostable Moreau, voudriez-vous m'indiquer les publications, quelles qu'elles soient, qui me donneraient à ce sujet des renseignements excessivement précis? *Pourrait-on voler la tête en bas avec l'aérostable Moreau?*

Je pense que vous me donnerez satisfaction.

UN LECTEUR ASSIDU.

Les plans détaillés de l'aérostable Moreau ont paru dans l'*Aérophile*. Ecrivez à la direction de cette revue, 35, rue François-Ier à Paris.

D'autre part, nous en avons donné une étude assez complète dans notre numéro du 1er Novembre 1913.

Ce que vous trouverez dans les deux publications vous suffira largement.

Enfin, l'inventeur lui-même a fait, lors du Salon, établir une large pancarte indiquant que son appareil ne pouvait pas se retourner. C'est vous dire qu'il ne peut pas faire le looping.

D'ailleurs, la position de son centre de gravité s'y opposerait, alors même que d'autres facteurs, forme de voilure, grande surface de la queue, etc., n'interviendraient pas.

P. L.

AUTOMOBILE ET LOOPING

Combien avons-nous de marques d'automobiles en France, environ?

A quelle hauteur le looping peut-il se faire le plus commodément?

M. LE G.,
à l'E. M. J. Paris.

Combien nous avons de maisons consacrées à l'automobile en France? Cela va bien dans les quatre cents; mais si l'on envisage seulement les marques dignes de ce nom, ce chiffre se réduit au quart, et encore en se montrant très large.

Quant au looping, il va de soi que, plus on est haut, plus on a des chances de se redresser à temps. Pratiquement, on boucle entre 500 et 1.000 ; et l'on ne descend pour ainsi dire jamais au-dessous de 100 mètres.

Cet exercice à cette hauteur deviendrait extrêmement périlleux.

A. FERAUDAIS,
rue Pergolèse.

POUR AUGMENTER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR

Est-il possible, en diminuant le volume de la chambre de compression, dans un moteur à explosion (4 cylindres ancien modèle 80-120) d'espérer augmenter la puissance dudit moteur?

L. SALLÉ.

Il est bien évident que l'on peut espérer augmenter la puissance d'un moteur en diminuant le volume de la chambre de compression. En effet, en procédant ainsi, on augmente le taux de la compression qui est un des facteurs de la puissance.

Toutefois, on est limité dans cette augmentation par l'auto-allumage, qui est à craindre dès que l'on atteint 6 k. 500 ou 7 k.

De plus, il est assez délicat d'augmenter la compression dans un moteur sans prendre l'avis autorisé du constructeur. On pourrait s'exposer autrement à de désagréables mécomptes.

Enfin, l'augmentation de la compression rend le départ à froid assez difficile et le moteur devient assez dur à conduire : il manque de souplesse, cogne dès que sa vitesse descend au-dessous de son régime, et les reprises sont pénibles.

Pour nous résumer, si l'augmentation de la compression est une chose excellente en soi, on ne peut l'envisager qu'après avis du constructeur.

F. ET E. DELAUNAY,
Puteaux.

A PROPOS D'AUTOS AMÉRICAINES

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien publier ces questions dans la Vie au Grand Air *; Combien la machine américaine Ford consomme-t-elle d'huile et d'essence aux 100 kilomètres?*

Quelle est la machine qui consomme le moins aux 100 kilomètres?

UN LECTEUR ASSIDU.

Autant que l'on puisse s'en rapporter aux déclarations du représentant de la marque et de nombreux chauffeurs montant ces machines, les voitures Ford consomment environ 10 litres d'essence et 1 litre 1/2 d'huile aux 100 kilomètres; mais, bien entendu, cette consommation est moyenne. Elle peut varier suivant le degré de capacité du conducteur et sa connaissance pratique de la machine.

Il est impossible de répondre exactement à votre dernière question. Quelle que soit notre opinion — et nous n'en avons pas d'entièrement justifiée à cet égard — elle soulèverait des récriminations sans nombre si nous la donnions ici.

Voyez les résultats des courses ou concours à la consommation.

P. L.

POUR UNE MOTO QUI CHAUFFE

Je possède une motocyclette 2-cylindres 2 HP 1/2. Je remarque un chauffage considérable après 20 ou 25 kilomètres de vive allure ou 3 ou 4 kilomètres de côte qui m'oblige à stopper. Le chauffage ne doit pas se produire dans les cylindres puisque ceux-ci sont presque instantanément refroidis et la chaleur (avec sa conquence sur la marche du moteur) persiste dans le carter. *Pourrait-on me dire de quoi cela provient et le moyen d'y remédier? Je graisse avec bonne huile et très régulièrement.*

PAUL E. GUILLOT.

L'explication de M. Guillot, si elle est exacte, donne immédiatement la cause de la « chauffe » intempestive.

Pour que le carter chauffe, il est nécessaire que des gaz achèvent leur combustion à l'intérieur; or, pour cela, il faut que les segments obturent mal et laissent passer une partie du mélange. Non seulement le moteur de M. Guillot doit chauffer, mais encore il doit perdre beaucoup de puissance.

Il faut donc revoir les pistons, changer les segments, vérifier si les cylindres ne sont pas ovalisés, enfin, réaliser une obturation parfaite.

Ainsi, non seulement le moteur ne chauffera plus, mais encore il reprendra sa compression normale et sa puissance.

Enfin, puisque vous avez un petit deux-cylindres à ailettes, je vous conseille d'essayer un petit « truc » qui m'a toujours réussi: faites monter un petit graisseur à compte-gouttes sur votre cylindre avant; vous m'en direz des nouvelles !

FERNAND DE POMPÉANY.

UN CHAMPIONNAT DU MONDE CYCLISTE SUR ROUTE

Les sprinters ont tous les ans leur championnat du monde et chaque pays l'a sur son vélodrome à son tour. Pourquoi les routiers tels que Georget, Lapize, Vanhouwaert, Faber et autres ne pourraient-ils prétendre au même honneur?

Pourquoi les Ligues Vélocipédiques ne font-elles pas disputer l'épreuve dans chaque pays sur 300 kilomètres ou plus? Un lecteur ne pourrait-il répondre à cette demande?

REMARK,
à Statte (Belgique).

La demande de votre abonné belge est fort juste. Puisqu'il y a des championnats du monde cyclistes de vitesse et de demi-fond, aucune raison ne s'oppose à ce qu'il y en ait sur route.

Cette question aurait dû être tranchée lors du dernier Congrès de l'Union Cycliste Internationale à Paris ; mais puisqu'elle ne l'a pas été, nous aimerions bien, nous autres routiers, voir l'Union Vélocipédique de France prendre l'affaire en mains pour la mener jusqu'au résultat définitif.

HENRI ET JEAN A.,
Coureurs cyclistes Routiers.

QUESTIONS NOUVELLES

OU PLACER L'HÉLICE?

Je vous écris pour vous demander si vous n'auriez pas l'amabilité de répondre dans La Vie au Grand Air *aux questions ci-dessous :*

1° Quels sont les avantages de la disposition de l'hélice placée en avant ou celle de l'hélice placée en arrière des plans porteurs; 2° Existe-t-il des monoplans avec hélice placée en arrière des plans porteurs; 3° S'il en existe, voulez-vous me citer les noms? 4° Pourriez-vous m'indiquer où l'on doit s'adresser pour déposer un brevet de modèle d'aéroplanes?

ED. VERCLYTTE,
à Saint-Inglevert, par Marquise (Pas-de-Calais.)

LEGAGNEUX EST-IL LE VÉRITABLE RECORDMAN DE LA HAUTEUR ?

Un groupe de lecteurs assidus de votre journal illustré réclame l'hospitalité de vos colonnes dans la page réservée à votre correspondance sportive pour être fixés sur les points suivants:

Il est un fait avéré dans la presse locale d'ici que le regretté aviateur Jorge Newberry est :

1°. — Le recordman mondial de la hauteur, ayant battu sans discussion possible le précédent record établi par Legagneux à 6.120 mètres.

2°. — Que c'est sur ses indications, pendant son séjour à Paris, que le moteur Le Rhône a été modifié et que sa puissance de rendement a été augmentée.

Très sceptiques sur ces points, nous serions heureux d'être exactement fixés car il est fastidieux de voir tous les jours dans les journaux d'ici que si le dernier record de Jorge Newberry n'a pas été homologué en France, c'est tout simplement par dépit.

Pour ce qui est du moteur, on dit couramment ici qu'il a été non seulement établi à Paris selon ses indications, mais encore qu'il aurait été remanié par lui avant de tenter son record de la hauteur. Est-ce possible?

UN GROUPE DE LECTEURS DE BUENOS-AIRES,

POUR UN MOTEUR DE BATEAU

Ayant l'intention de mettre un moteur à mon bateau; je vous serais très obligé de me faire savoir par l'intermédiaire de votre Petit Dictionnaire Sportif *s'il existe un bréviaire qui donne la description; entretien et remèdes aux pannes de ces moteurs.*

BRETON.

AVANCE OU RETARD A L'ALLUMAGE ?

Je pilote une moto 5 1/2 HP, deux cylindres. Quand je marche au retard à l'allumage, il se produit des arrêts brusques à me faire sauter par-dessus la moto.

En pleine vitesse, on les sent très bien, mais ils n'influent guère sur la marche de la machine. Ces arrêts ou ces secousses proviendraient-ils de l'allumage, du carburateur ou de quelle cause??

L. G. CADENET,
Vaucluse.

COMMENT APPRÉCIER UN COMBAT DE BOXE?

1° Dans un combat de boxe, les adversaires étant allés jusqu'à la limite, donne-t-on la victoire à celui qui a le plus grand nombre de rounds à son avantage, ou à celui qui termine le plus frais?

2° Le dernier round a-t-il plus d'influence sur la décision de l'arbitre, que les autres rounds.

Je vous demande cela, car je trouve que l'arbitre, M. F. R., du Match Joë Jeannette-Carpentier s'est laissé beaucoup influencer par le dernir round. D'après les divers comptes rendus que j'ai lus dans divers journaux, j'ai remarqué que Carpentier a 10 rounds sur 15 à son avantage et en plus un knock-down.

JEAN SPINA,
Constantine.

LA MARCHE ET LA COURSE A PIED SONT-ELLES DANGEREUSES POUR LA SANTÉ ?

Ayant entendu dire que la marche et la course à pied provoquaient des palpitations pouvant entraîner plus tard des complications au cœur, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me donner votre avis ou celui d'un de vos lecteurs dans votre Petit Dictionnaire sportif *de la* Vie au Grand Air. *Par la même occasion, je vous serais aussi bien reconnaissant, de me dire combien il faudrait faire de kilomètres en course ou en marche par jour pour un jeune homme de 15 ans, comme moi, pour se développer le corps.*

UN FUTUR SPORTSMAN.

SUR LES STABILISATEURS PENDULAIRES

Veuillez avoir l'obligeance de me répondre aux questions suivantes dans votre Petite correspondance.

1° Existe-t-il des stabilisateurs pendulaires pour aéroplanes?

2° Est-ce que la maison Savary existe encore?

3° Quelle est l'adresse de la Maison Borel?

F. C. *Charleville.*

PETITE CORRESPONDANCE

M. André Robillaux, à Lassigny (Oise). — Ecrivez à M. Emmanuel Aimé, à l'*Auto*, 10, faubourg Montmartre. Paris.

M. L. V., à Bordeaux. — 1° Oui, après votre engagement, vous pourrez être attaché à l'aviation militaire; mais vous ne pouvez prétendre être pilote avant d'avoir appris à piloter. Vous n'avez évidemment pas besoin d'être gradé pour être pilote; mais on doit être élève avant que d'être maître : ceci est vrai en aviation militaire comme en tout.

2° Il ne serait pas indispensable que vous eussiez votre brevet, mais ce serait très utile.

3° Il est normal que vous eussiez d'abord votre brevet simple, puis votre brevet militaire.

De Marcelle aviateur, Billancourt. — 1° L'aviateur Tabuteau ne vole plus actuellement; mais cela ne veut pas dire qu'il a lâché le levier sans esprit de retour.

2° Le Comité National a totalement disparu. Mais une organisation nouvelle est en voie de formation, qui réunirait l'ex-Comité National, l'Association Générale Aéronautique et fort probablement la Ligue Nationale Aérienne. La réalisation serait déjà chose faite si d'assez justes considérations de personnes n'étaient à envisager et ne rendaient point difficile cette fusion, éminemment souhaitable en ce qu'elle réunirait des efforts jusqu'ici dispersés.

3° Quel avantage voulez-vous que présente un essor la tête en bas?

On ne peut ni ne doit encourager les acrobaties inutiles.

P. L.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 20 AU 27 AVRIL

AVIATION

LUNDI 20 AVRIL. — Monte-Carlo. — *Coupe Jacques-Schneider:* 1. Howard Pixton (Anglais), 280 km. en 2 h. 13 s. 2/5 ; 2. Burri, (Suisse) 280 km. en 3 h. 24. m. 12 s.

DIMANCHE 26 AVRIL. — L'aviateur Poulet bat le record de la durée sans escale sur le circuit Etampes-Artenay et retour en séjournant dans les airs, 16 h. 28 m. 50 s. (ancien record Ingold 16 h. 19 m.)

CYCLISME

DIMANCHE 25 AVRIL. — *Buffalo. — La Roue d'Or* (100 km derrière tandems) — 1. Emile Engel; 2. Godivier à un tour; 3. Mac Namara à une demi-longueur.

FOOTBALL-ASSOCIATION

SAMRDI 25 AVRIL. — Londres. — *Coupe dAngleterre.* — L'équipe de Burley bat l'équipe de Liverpool par un but à 0.

DIMANCHE 26 AVRIL. — Charentonneau. — *Trophée de France.* — L'Olympique Lillois bat la Vie au Grand Air dn Médoc par 4 buts à 1.

HIPPISME

JEUDI 23 AVRIL. — Autenil. — *Prix Windsor Castle* (25.000 francs 4.000 mètres) : 1. Zenith (Parfrement) à M. A. Veil-Picard. — 2. Lynx Eyed; 3. Conscrit. P. M. gag. : 25 francs (éc.) pl. 19 fr. 50; 27 fr. 50; 37 fr. 50.

Prix de Buckingham (25.000 francs, 4.500 mètres) : 1. Ultimatum (Parfrement) à M. A. Veil-Picard. 2. Le Mont Saint-Michel; 3. Barbarossa P. M. gag. : 33 francs (éc.) pl. : 27 francs; 49 fr. 50; 45 fr. 50.

VENDREDI 24 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Pénélope* (20.000 francs 2.000 mètres) : 1. Roselys (G. Stern) à M. Ed. Blanc; 2. Diavolezza; 3. Ulrique. P. M. gag. : 19 fr. 50 pl. : 12 francs; 12 francs; 39 fr. 50.

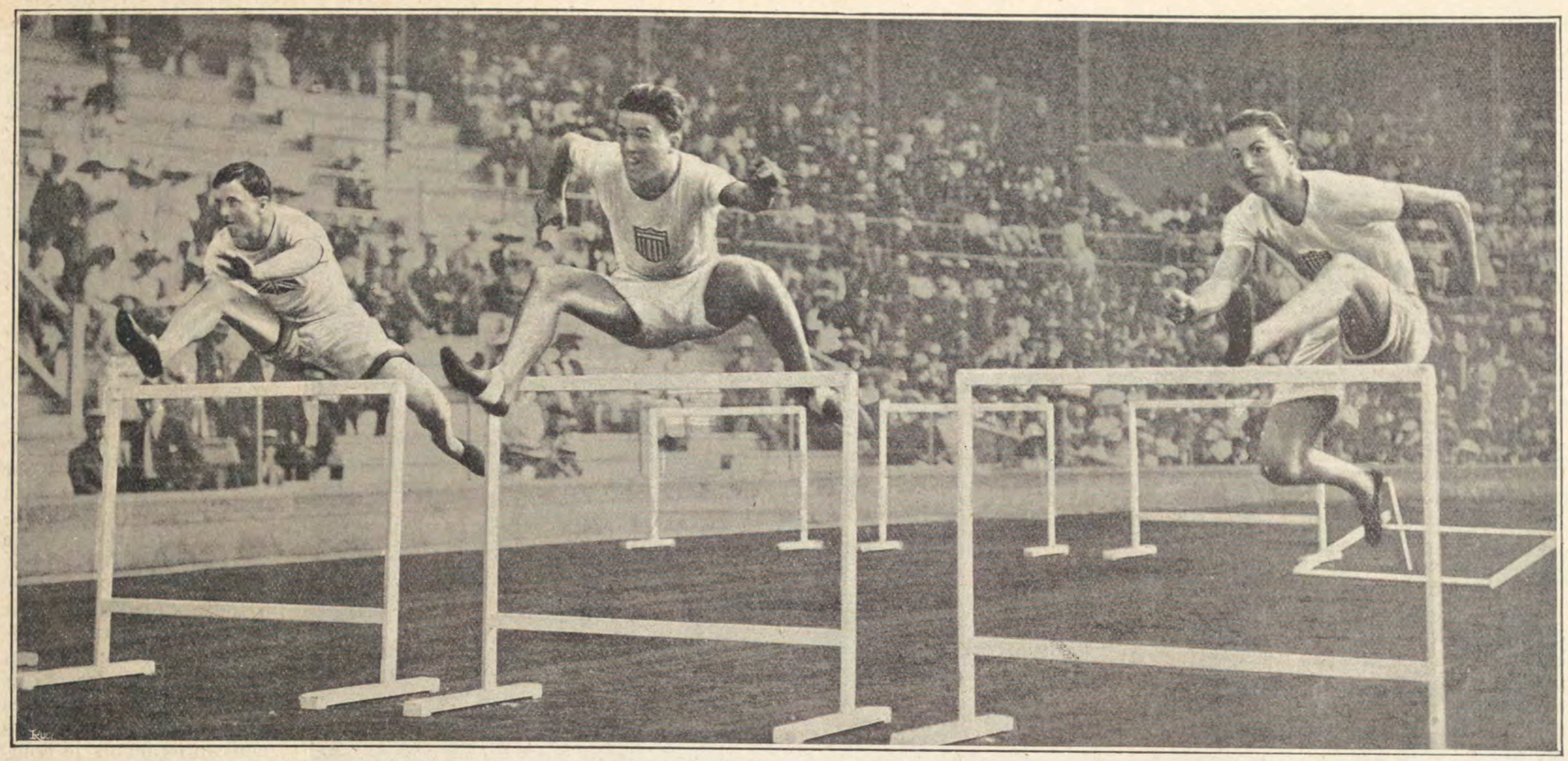
DIMANCHE 20 AVRIL. — Bois de Boulogne. — *57e Prix Biennal 1914-1915* (25.000 francs 2000 mètres) : 1. Durbar (Mac Gee) à H-B Duryea ; 2. Kummel P. M. gag. 21 francs; pl. 13 francs; 18 francs.

La Coupe (25 000 francs, 3.000 mètres) : 1. Tortika (Hemmel) à M. Maurice de Gheest ; 2. Fidelio; 3. Romagny. P. M. gag. 148 francs pl. : 29 francs; 16 fr. 50; 18 fr. 50.

TIR

VENDREDI AVRIL 1914. — *Réunion de la Société l'Assaut au pistolet.* (tir aux balles Devillers. — Gagnants des poules : Petrocochino, Davila, Bonnette, Carteret (2), Rivière, Cne Labordère, Folacci. 218 balles sur 344 ont touché les adversaires en présence.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.



LE SAUT DANS LE 110 METRES HAIES

Cette photographie a été prise au cours des Jeux Olympiques de Stockholm, elle représente une demi-finale du 110 mètres haies. Les hommes en présence sont, de gauche à droite : Anderson, Chisholm et Wendel.

Les secrets de la course à pied [1]

PAR JEAN BOUIN

(*Fin*)

CHAPITRE VII

Les épreuves de vitesse. — Comment s'assurer un bon départ. — Méthode d'entraînement pour les 100 mètres. — Le 400 et le 800 mètres. — Le saut dans le 110 mètres haies.

Dans la catégorie des épreuves de vitesse, on doit classer toutes les distances intermédiaires, depuis le classique 100 mètres ou 100 yards jusqu'au 800 ou demi-mile. Quelques-uns auraient voulu y adjoindre le 1500, mais de l'avis de la majorité des sportsmen cette épreuve doit être classée dans le demi-fond.

Dans les courses de 100 mètres et au-dessous, l'on peut déclarer sans hésiter que « partir » c'est gagner à moitié » aussi est-il indispensable de travailler et d'insister sur le « start », véritable science du sprinter.

J'ai vu, et beaucoup de gens en ont fait l'expérience, des athlètes, possédant des qualités naturelles exceptionnelles, se faire battre par des coureurs aux qualités inexistantes mais sachant partir.

A l'instar des champions cyclistes qui recherchent « la fine position » le coureur à pied devra en adopter une, pour le « start » ; la seule, que l'on puisse recommander est celle dénommée le « kangourou start » qui fut pour la première fois employée, il y a une cinquantaine d'années, par le célèbre nègre Black Samuel, qui avait voulu imiter dans leur départ ces quadrupèdes. Cette position est reconnue aujourd'hui comme la meilleure, du reste elle est universellement adoptée.

Pour réussir à prendre un bon départ, il ne faudra pas se borner, comme le font la plupart de nos coureurs, à se mettre à genoux et les deux mains à terre. Cela ne serait qu'un simulacre des gestes des grands champions qui, eux, n'ont réussi qu'à force de travail et de recherches.

Il devient donc nécessaire pour vous d'écouter ces étoiles. Avec l'aide d'une petite pelle comme en sont munis les cracks à l'étranger, faites dans le sol deux petits trous espacés selon votre taille et dans le sens de la course. Posez ensuite la pointe de vos pieds jusqu'à moitié, ceux-ci devront avoir la position verticale. Le pied droit ou le gauche sera en arrière de façon à ce que votre genou arrive à la hauteur de votre talon gauche ou droit selon qu'il vous conviendra le mieux. Posez alors vos mains à terre en ayant soin de laisser tout le poids de votre corps reposer dessus.

Les mains doivent être placées sur la ligne de départ, le pouce légèrement tourné en dedans et écarté des autres doigts.

Avant le commandement du starter, assurez-vous que votre position est parfaite, en effectuant deux ou trois faux départs, lorsque vous aurez acquis la confiance dans votre position, efforcez-vous d'être calme et ne cherchez jamais à voler, où à devancer le coup de pistolet car vous risqueriez de vous faire pénaliser et de vous énerver. Au sujet des pénalisations je ne puis manquer de signaler le peu d'autorité dont font preuve nos officiels dans cet emploi.

Au commandement de « attention », vous vous assurez de votre stabilité, à celui de « préparez-vous », élevez votre genou, tenez-vous prêt à bondir et portez toute votre attention sur le coup de pistolet.

Evitez la faute de sauter au signal ou de vous relever trop brusquement, bien au contraire partez graduellement en vous relevant peu à peu.

Forest Smithson, le vainqueur du 110 haies des Jeux Olympiques de Londres, indique un moyen pour s'entraîner à partir et il s'exprime ainsi : « Le plus grand défaut des débutants au départ est d'essayer toujours de sauter au lieu de partir graduellement, ce qui leur fait perdre plus d'un mètre, car, en sautant, on perd forcément son équilibre.

« Pour remédier à cette mauvaise tactique, le meilleur moyen est de s'essayer à prendre des starts en adoptant la combinaison suivante : tracer une ligne à environ 0m.90 en avant de celle du départ et s'exercer à jeter dessus cette marque, aussi vivement que possible, le pied placé en arrière.

Placez également à dix mètres du départ une corde à la hauteur de votre cou et ingéniez-vous à passer dessous à toute allure. »Vous vous habituerez ainsi à vous relever progressivement et seulement après quelques mètres parcourus.

Durant le sprint ne regardez jamais en arrière, ce geste peut vous faire perdre une place et être mal interprété par le spectateurs ; seul le but devra être votre préoccupation.

Si le coureur doit s'entraîner à démarrer, il devra également apprendre à arriver. Un moyen est celui qui consiste, deux ou trois mètres avant le fil, à sauter, le corps en avant. Toutefois cette façon réclame de l'exécutant de la précision et une grande habitude. Mal compris, cet exercice peut faire perdre du terrain et quelquefois entraîner la chute.

Quelques coureurs, une fois le poteau franchi, s'arrêtent brusquement. Il faudra éviter de commettre cette erreur qui peut être la source de complications au cœur et entraîner une secousse des nerfs quelquefois trop brutale.

Avant de terminer, laissez-moi essayer de détruire une vieille légende, attribuant au coureur de 100 mètres l'absence des fonctions respiratoires durant la course. Bien au contraire nous ne saurions trop recommander une respiration normale.

Pour le 100 mètres je m'en rapporterai à l'expérience du célèbre coureur sud-africain, Patching, que j'eus le plaisir d'observer lors de sa préparation pour les Jeux Olympiques de Stockholm.

Nous pourrions dire que l'entraînement relatif au 100 mètres, réclame du pratiquant trois qualités : la détente pour le départ, la souplesse pour actionner les jambes, et le souffle pour assurer le finish. Pour les acquérir, l'athlète suivra un entraînement sérieux et raisonné. A chaque séance, il commencera par un tour de piste (trois ou quatre cents mètres environ) cela lui vaudra le souffle, la chaleur et le délassement des muscles. Cette course sera effectuée en foulées et sans efforts. A la suite de ce canter, de nombreux mouvements respiratoires et quelques exercices

(1) Voir les nos 806 et suivants.

de culture physique. Après quoi le sprinter commencera une série de départ (une dizaine) qui s'étendront sur la distance de 20 à 25 mètres et portera également toute son attention au commandement de son starter occasionnel.

Au cours de ces starts, il pourra en prolonger un jusqu'à quatre vingt mètres, mais, rarement il parcourra la distance complète, le finish s'obtenant par des courses préalables de 300 ou 400 mètres faites sans effort.

La souplesse s'obtiendra également par la culture physique, le massage et la chaleur (le caleçon de laine sera préférable à tout autre linge).

Au point de vue alimentation nous avons déjà dit que les Américains spécialistes des courses de vitesse étaient de grands carnassiers, mais une expérience déjà longue démontre qu'ils n'ont pas tort.

Quant à la foulée elle sera longue mais naturelle et par conséquent propre à chaque coureur.

Si le chronomètre est un coadjuteur sérieux pour le stayer, le sprinter ne pourra guère s'en servir et devra seulement se contenter des temps officiels.

Le 400 mètres est certainement l'épreuve qui réclame de l'athlète le plus d'efforts et par conséquent des qualités physiques excellentes. Il n'est pas rare de voir sur cette distance des champions terminer complètement épuisés.

Il y a quelques années, la tactique adoptée pour disputer cette épreuve consistait à partir à fond dès le départ comme s'il s'agissait d'un 100 mètres, et essayer de répéter quatre fois consécutivement cet effort. Aussi assistait-on à des arrivées mouvementées et fort imprévues.

Les Américains se sont chargés de détruire cette vieille théorie et, une fois de plus, dans ce sport comme dans les autres, il nous a fallu les écouter et maintenant les imiter.

Lors des derniers Jeux Olympiques. je me trouvais avec quelques-uns de nos représentants, occupés à suivre les épreuves de 400 mètres et de 800 mètres, nous fûmes stupéfaits de voir dans une courses des départs qui ne nous paraissaient pas rapides. Les athlètes yankees qui en majorité composaient les demi-finales et finales donnaient à l'allure de la course un tout autre aspect que celui auquel nous étions habitués. Il nous semblait assister à un 1.500 dont le train aurait été bien réglé, les foulées paraissaient formidables. Mais lorsque les 150 derniers mètres approchaient l'on voyait se dessiner alors une deuxième course, qui cette fois-ci avait tout à fait l'air d'un véritable sprint et les hommes pouvaient rivaliser avec les champions de cette spécialité.

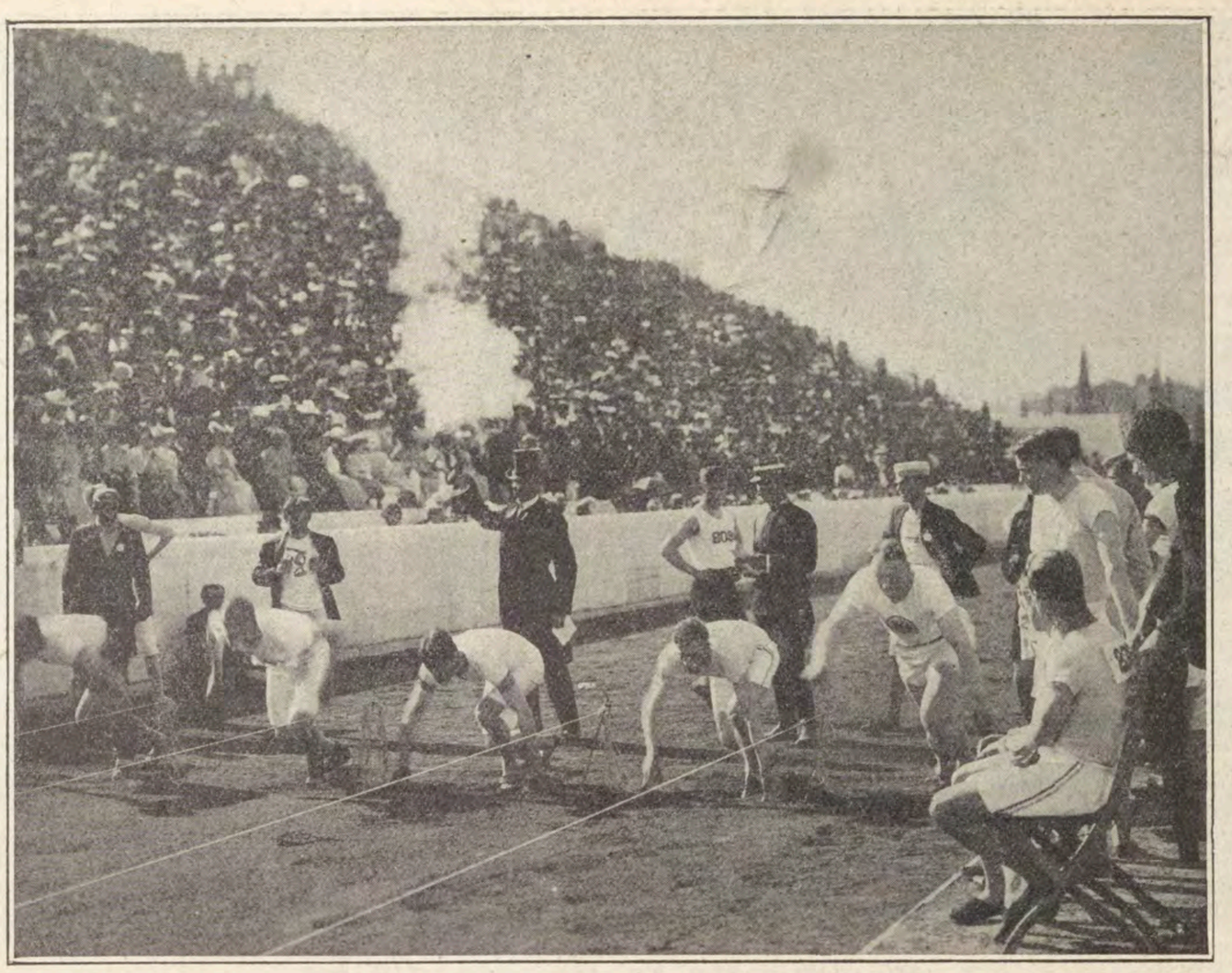
Le 400 et le 800 sont les deux courses qui possèdent une méthode et un entraînement presque identiques. Aussi a-t-on vu souvent les étoiles du 400 remporter des succès dans cette seconde spécialité ou inversement. L'on peut même ajouter qu'il est bon à un coureur de 800 de prendre part à ces épreuves pour acquérir la vitesse qui pourrait lui faire défaut.

TABLEAU D'ENTRAINEMENT POUR LE 400, EN ADMETTANT QUE LE PRATIQUANT COURE UNE FOIS PAR SEMAINE : LE DIMANCHE.

Lundi :	5 à 600 mètres en foulées et deux ou trois sprints de 50 mètres.
Mardi :	Plusieurs départs, 250 mètres.
Mercredi :	Quelques tours de piste sur la pointe des pieds, coupés de sprints de 50 à 60 mètres.
Jeudi :	Quelques départs, un 300 mètres vite.
Vendredi :	Repos complet (massage).
Samedi :	Un ou deux tours de piste en souplesse et 150 mètres en foulées à l'allure d'un 400.
Dimanche :	Course.

POUR LE 800, EN ADMETTANT TOUJOURS LA COURSE LE DIMANCHE.

Lundi :	1.000 mètres en foulées, allure lente, un ou deux sprints.
Mardi :	Plusieurs départs, dont l'un sur 200 à toute allure.
Mercredi :	Quelques tours de piste sur la pointe des pieds, coupés de sprints sur 50 mètres.
Jeudi :	200 mètres à toute allure, 300 au train et les 200 derniers à bonne allure.
Vendredi :	Repos complet, un bon massage si possible.
Samedi :	Tours de piste avec mouvements d'assouplissement et un 300 mètres en foulées.
Dimanche :	Course.



LE DÉPART D'UN 100 MÈTRES

Cette photograpie a été prise à Athènes aux Jeux Olympiques de 1906. Elle représente le départ d'une des séries des 100 mètres gagnée par l'Américain Hahn en 11 s. 1/10. On voit à droite, regardant courir, le fameux sauteur Prinstein.

La course de 110 mètres haies est une véritable spécialité, elle réclame du pratiquant des qualités athlétiques et surtout de la méthode et de la science. Il faut absolument savoir réaliser et tirer parti de ces différents dons si l'on ambitionne d'être champion dans cette branche.

Pour cette course il faudra s'entraîner :

1° A prendre les départs.
2° A franchir l'obstacle.
3° A acquérir la vitesse.
4° A obtenir l'endurance.

Pour les starts le système employé est le même que celui du 100 mètres. Pour franchir correctement la haie, s'habituer à supprimer l'hésitation toute naturelle qui s'empare de tout athlète lorsque, lancé à toute allure, il aperçoit l'obstacle à deux ou trois mètres. Pour remédier à cette peur l'on placera une haie de 0.90 centimètres seulement. Une fois que vous aurez acquis le nombre de foulées nécessaires, pour parcourir les 15 mètres qui séparent le premier obstacle du départ, vous chercherez à l'aborder et à le franchir à toute vitesse. D'une manière générale le coureur quittera le sol à 2 m.50 environ en avant de l'obstacle. Pour vous stimuler et vous habituer à agir vite, vous placerez à côté de vous et sur une piste parallele mais libre, un de vos camarades que vous inviterez à courir à vos côtés et pour vour servir ainsi d'entraîneur.

Une fois certain de sauter rapidement et correctement, et sans appréhension vous commencerez à aborder la véritable haie de 110 soit (1 m. 06).

Pour remporter des succès, la vitesse est indispensable, aussi sera-t-il bon de participer souvent aux épreuves de 100 mètres plat.

L'on trouvera l'endurance en parcourant des distances de 200 à 300 mètres sur la pointe des pieds, en ayant soin de relever les genoux le plus possible.

Point n'est besoin de parcourir la distance complète et de franchir les 10 haies, cinq ou six suffiront largement.

L'on parle beaucoup de style, mais il faut tout de suite déclarer que cette qualité est personnelle à chacun. Toutefois il vaudra mieux s'inspirer de celui des grands champions.

Pour franchir l'obstacle, lancer la jambe droite aussi droite que possible, la gauche devra être ramenée vivement à la hauteur des hanches et parallèle à la barre transversale des haies le talon légèrement en arrière. Le corps devra rester droit pour s'incliner et prendre la position du coureur en tombant à terre.

Trois pas entre chaque obstacle est la seule formule pratique.

Il va sans dire que le spécialiste des haies observera les principes de l'hygiène comme le coureur de fond et tiendra compte des différentes observations dont nous avons parlé précédemment.

JEAN BOUIN

(FIN)

LES ESTAMPES SPORTIVES

Le premier numéro des *Estampes Sportives* qui a été mis en vente le 10 avril a remporté un très gros succès. Il contenait trois estampes consacrées

A *Georges André*. Au *match Joë Jannette-Carpentier*. A *Keyser*.

Pour remercier nos lecteurs de leur empressement nous avons décidé d'augmenter dans le prochain numéro qui paraîtra le 10 mai, le nombre des estampes. C'est pourquoi ils en trouveront cinq nouvelles dues aux artistes bien connus Casey et Machefert. Elles représenteront :

Fernand Forest, le génial inventeur qui vient de mourir.

Wilding, le champion du monde de tennis.

Mlle Broquedis, la fameuse joueuse de tennis française.

Fernand Forgues, le capitaine de l'Aviron Bayonnais.

Le match de football rugby France contre Angleterre.

Afin aussi d'être agréable à nos abonnés et de les faire profiter d'un nouvel avantage, nous leur consentirons au prix de 15 francs au lieu de 18 francs un abonnement d'un an aux *Estampes Sportives*.

LE PRIX DE WINDSOR CASTLE
Cette course de haies disputée sur 4.000 mètres, le 23 avril, à Auteuil, le jour où le roi d'Angleterre y vint, a été gagnée par Zenith II.

L'ARRIVÉE DU PRIX DE BUCKINGHAM PALACE (Steeple 4.500 mètres 25.000 francs.) — Auteuil
Mambrino, Univers II, Le Systémier, Charles Quint et Barbarossa ont pris la tête. Au brook, Mambrino menait encore précédant Barbarossa. Dans la ligne droite, Ultimatum prenait l'avantage et battait Le Mont Saint-Michel de deux longueurs.

D'AUTEUIL A LONGCHAMP

PAR STUART

La semaine qui vient de s'écouler nous fournit une ample matière : le Prix Pénélope, le Biennal de Longchamp, la Coupe, sans parler de la réunion donnée à Auteuil en l'honneur de S. M. Georges V. Bien que très décidé à mettre les épreuves de plat au premier plan et à leur donner toute la place possible, je ne puis passer sous silence cette réunion inoubliable. On aurait pu croire que pour cette fête de l'entente cordiale, la société des Steeple-Chases en avait fait une avec le ciel, car ce fut une de ces journées miraculeuses où tout réussit. Le temps ? radieux. Les engagements ? un record. Et il y a le nombre et la qualité à la fois. Les résultats ? les six favoris ont gagné. Je crois qu'en machinant une course comme on bâtit un scenario, on n'eût pas obtenu un meilleur spectacle que celui qu'a offert le prix de Windsor Castle gagné par Zenith II. Une course bien menée, régulière, variée, où presque tous figurent pendant une bonne partie du parcours, puis Lynx Eyed se détachant, et sur le plat, le top weight Zenith II venant l'attaquer et prenant le meilleur, tout après une lutte magnifique : on se pouvait pas imaginer mieux. Le steeple-chase handicap gagné par Ultimatum, n'a d'ailleurs pas été moins intéressant. C'est le fait saillant de cette journée que les deux handicaps ont été gagnés l'un et l'autre par le top weight. Est-ce bien par hasard ? Pas tout à fait je pense. Il est visible que le handicapeur, très préoccupé de ne pas mettre en fuite les meilleurs, les traite avec toute l'indulgence possible. Il leur donne des poids qui n'ont rien de positivement anormal, surtout à première vue, mais qui ne sont pourtant pas rigoureusement ceux qu'ils méritent. Le résultat, on ne peut plus significatif, est que depuis la réouverture d'Auteuil tous les handicaps importants, à de rares exceptions près ont été gagnés par le top weight : le prix Champaubert par Beau Rivage II, le prix Juigné par St-Potin, le prix Longchamp par Zenith II. Je pourrais ajouter à la liste, le prix du Président de la République dont le top weight Scoff II est bien le gagnant moral. Le gagnant du Grand Prix du Printemps, Champoreau était le top weight de trois ans, Quant au prix Robert Hennessy il est la meilleure confirmation de la règle, car si le top weight Scoff II n'y a pris que la seconde place, du moins les trois gros poids y ont fini en tête. Je constate sans critiquer. Les premiers sujets s'abstiendraient probablement si on leur donnait leur poids véritable, et leur abstention serait très regrettée. Leur victoire d'ailleurs est généralement désirée et désirable. Les grosses allocations de jeudi qui ont récompensé des concurrents tels que Zenith II et Ultimatum ne pouvaient avoir une meilleure destination.

Les résultats des principales courses plates disputées la semaine dernière n'ont pas été d'ailleurs moins satisfaisants. Roselys a gagné le Prix Pénélope. Je serais fort étonné si d'importants succès ne s'ajoutaient pas prochainement à celui-ci. Son nom s'illustrera, je pense, et rehaussera l'éclat d'un palmarès, jusqu'ici assez terne. Cette première Poule des pouliches a été gagnée souvent par des sujets fort ordinaires. Les gagnantes des dernières années : Sweetness, Montgolie, La Bécasse, Madeleine, n'ont pas brillé par la suite. Pierre Bénite y a battu en 1909 Union et Ronde de Nuit qui devaient se montrer par la suite bien meilleures qu'elle. Pas une gagnante du Prix Pénélope n'a réussi ensuite dans le Prix de Diane. La seule qui y ait fait figure est Saïs, deuxième derrière Flynx Fox en 1906. Mais encore une fois je crois bien que Roselys aura une meilleure carrière que ses devancières. Elle est comme son propre frère Dagor d'assez petite taille, mais elle semble bien avoir aussi sa qualité. Comme lui encore, elle s'est distinguée à deux ans, mais semble appelée à mieux faire encore ensuite.

Son dernier essai devait avoir été remarquable, car son entraîneur n'admettait pas la possibilité d'une défaite — et elle avait affaire pourtant à une pouliche qui avait fait ses preuves à Nice et que son écurie tient également en assez haute estime. La superbe confiance de Doumen a été d'ailleurs pleinement justifiée : Roselys a fait d'un bout à l'autre tout ce qu'elle a voulu, et l'attaque finale de Diavolezza ne l'a pas empêchée de gagner facilement d'une longueur. On pourra dire que les circonstances lui ont été plus favorables qu'à Diavolezza. Pour que cette dernière se montrât sous un meilleur jour, il lui eût fallu un train plus sévère, une distance un peu plus longue, une piste un peu moins ferme. Mais il est fort possible que tout cela ne change pas grand chose au résultat. Il sera intéressant de voir la fille de Flyinx Fox aux prises avec les mâles de son année. Elle a de nombreux engagements : le prix Noailles, la Poule d'Essai le Prix Daru, le Prix Lupin, le Prix de Diane, le Derby, le Grand Prix. Il faudra choisir et le choix dépendra sans doute de la façon dont se comportera sa compagne d'écurie Mousse de Mer. Cette dernière était meilleure qu'elle à deux ans, mais cette supériorité se maintiendra-t-elle cette année ? C'est possible. Elles éviteront toutes les deux le Prix Noailles. dont la distance, à cette époque de l'année, pourrait les déranger, mais elles pourront fort bien en se partageant la besogne, disputer les autres poules.

Le Biennal, disputé le dimanche à Longchamp a donné également un résultat précis. Durbar y a battu Kummel. Mais en vérité c'est autre chose qu'une rencontre Durbar-Kummel, que nous attendions.

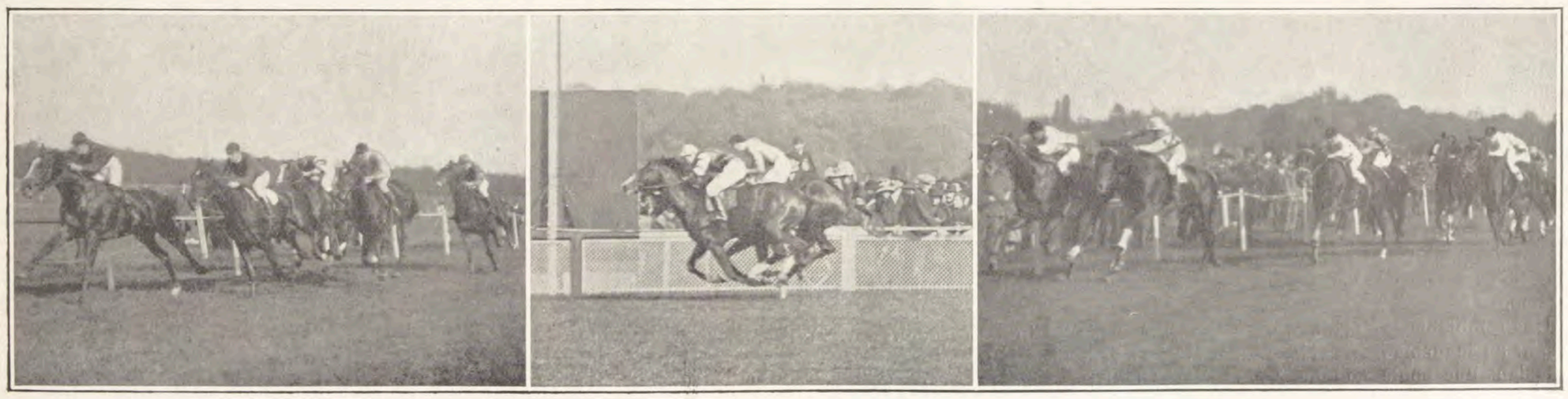
On nous avait promis Le Grand Pressigny qui avait une revanche à prendre sur Durbar: mais Le Grand Pressigny s'est abstenu. On nous a dit que la sécheresse du terrain n'avait pas permis de lui donner le travail nécessaire, et de fait, ceux qui l'ont aperçu ces temps derniers à l'exercice ont eu absolument cette impression. Tout cela est d'assez fâcheux augure. A défaut de Le Grand Pressigny, nous avons eu La Farina et Estrées. Ni l'un, ni l'autre n'a fait bien bonne figure. Il est à craindre que La Farina ne soit plus le même cheval qu'à deux ans. C'est peut-être une conséquence de l'accident qui l'a mis hors de combat en septembre. Il n'a d'ailleurs pas grandi. Ses essais disait-on avaient été tout d'abord satisfaisants, mais les derniers ceux, de vendredi très médiocres. Estrées non plus n'a guère grandi. Il a été en tête pendant les deux tiers du parcours et a disparu avant la fin. Sans doute, sera-t-il un peu mieux. quand il sera tout à fait au point, mais il ne faut pas s'attendre à le voir marcher sur les traces de son demi-frère Ecouen. Donc, ni lui, ni La Farina n'ont compté et la course n'a été, comme je l'ai dit déjà, qu'un match entre Durbar et Kummel: match émouvant puisque Durbar n'a gagné que d'une tête après une lutte acharnée, mais sans grandes peines cependant.

Ce n'est certainement pas le Durbar du Prix Lagrange ou du prix Delatre que nous avons vu dimanche. Son apparence d'ailleurs l'indiquait car il avait pris un peu de gras, comme un cheval auquel on aurait accordé un peu de repos.

Il est possible aussi que l'état du terrain, beaucoup plus ferme que ceux qu'il a trouvé précédemment, ou encore la configuration de la piste de Longchamp, ne lui aient pas convenu. Le fait certain c'est que sa situation a paru bien compromise au bas de la descente.

Il est plus que probable pour ne pas dire certain, que sa supériorité sur Kummel est tout autre que ne paraît l'indiquer le minuscule intervalle les séparait à l'arrivée.

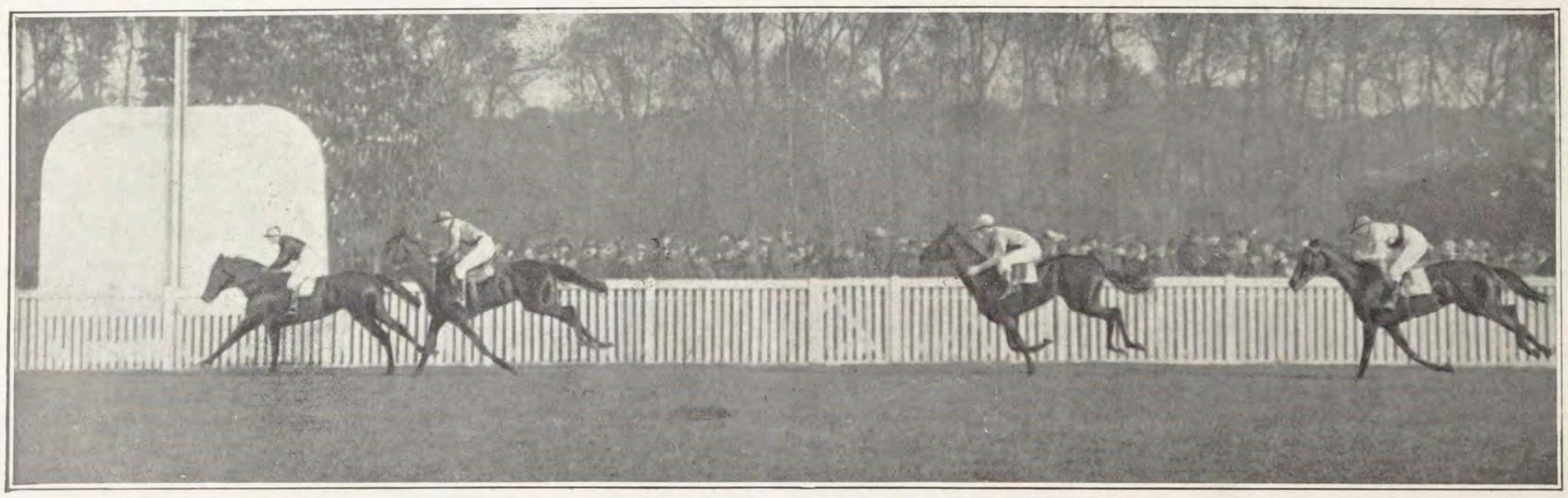
STUART.



LE 57e PRIX BIENNAL (2.000 m. 25 000 fr.) —
Estrées a mené devant Saccharose et Kummel. A l'entrée de la ligne droite, Kummel prenait la tête mais Durbar et La Farina étaient sur lui.

L'ARRIVÉE DU BIENNAL
Ce n'est que tout à fait à la fin, que Durbar pouvait battre Kummel d'une tête. La Farina était troisième.

LA COUPE (3.000 mètres 25.000 francs). — Longchamp
Beuvron a d'abord mené, Rutland venait à ses côtés dans la montée; mais dans le dernier tournant, Tortika et Romagny venaient très vite; Tortika gagnait d'une tête.



L'ARRIVÉE DU PRIX PÉNÉLOPE (poule des produits 2.000 m., 20.000 fr.) — **Maison-Laffitte, 24 Avril.**
Quatorze pouliches se sont présentées dans cette épreuve. Witty a mené devant Roselys, Cidaria, Waterhen et La Pretentaine. Dans la ligne droite, Roselys se détachait avec Ulrique et Diavolezza. A l'intersection des pistes, Ulrique lâchait pied. Roselys l'emportait facilement d'une longueur sur Diavolezza.

A PROPOS DU PRIX MISS GLADIATOR

PAR RENÉ RIONDET.

Le Prix Miss Gladiator qui vient d'être couru cette semaine à Maisons-Laffitte est une poule des produits, dont les conditions spéciales méritent qu'on s'y arrête. Mais d'abord que faut-il entendre par cette expression « poule des produits » ? C'est une épreuve dans laquelle les futurs concurrents sont engagés pendant l'année qui précède leur naissance.

Afin d'exposer le mécanisme de ces engagements à longue échéance, nous allons prendre comme exemple les produits qui, actuellement âgés de trois ans, sont nés d'une façon générale vers le mois d'avril de l'année 1911.

Pour que ces chevaux puissent être admis à prendre part aux différentes poules des produits se disputant en 1914, il faut qu'ils aient été engagés dans ces épreuves entre le mois d'octobre ou de décembre 1910, c'est-à-dire quatre ou cinq mois avant la date de leur naissance.

La feuille d'engagement porte tout simplement le nom de la poulinière avec l'indication de l'étalon par lequel elle a été saillie.

Ce renseignement doit d'ailleurs être complété, le 1er octobre de l'année de la naissance, par la déclaration et la désignation du produit obtenu, formalité qu'il faut remplir dans un délai fixé sous peine de voir l'engagement perdre sa valeur.

En dehors de la naissance normale d'un produit, d'autres solutions peuvent intervenir : la poulinière est restée vide, elle meurt avant d'avoir mis bas, elle met bas avant le 1er janvier, elle a des jumeaux, ou enfin son produit meurt avant le 1er octobre.

Dans chacun de ces différents cas, l'engagement devient nul à condition que la déclaration de l'événement soit faite à la date fixée.

Telles sont les conditions spéciales adoptées pour les poules des produits, qui comprennent dix épreuves. Cinq à Longchamp : le Prix Hocquart, le Prix Noailles, le Prix Greffulhe, le Prix Daru et le Prix Lupin ; deux à Maisons-Laffitte : le Prix Pénélope et le Prix Miss Gladiator ; une au Tremblay : le Prix Edgard Gillois ; une à Bordeaux : la Poule des produits ; une à Marseille : le Prix de l'Elevage.

En dehors de ces règles générales auxquelles il se trouve soumis, le Prix Miss Gladiator comporte une restriction spéciale. Il est réservé, selon les termes mêmes de ses conditions, « aux chevaux nés en 1911 de juments n'ayant pas, au moment de l'engagement, de produit de 1910 engagé dans les prix à courir en France en 1913 ».

Le moment de l'engagement étant, en l'occurence, le 27 décembre 1910, il faut donc qu'à cette date, le produit mis bas cette année même par la mère du futur produit inscrit dans l'épreuve en question, ne possède encore aucun engagement à remplir au cours de sa troisième année.

Afin de mieux nous expliquer, supposons que Sardanapale par exemple ait eu une sœur née en 1910 ; pour que Sardanapale, né en 1911, pût être inscrit dans le Prix Miss Gladiator, il fallait que sa sœur n'eût été pourvue ni des engagements qui se souscrivent avant la naissance, et dont nous avons donné la liste plus haut, ni de ceux qui sont faits l'année même de la naissance du produit. Ces derniers comprennent : à Longchamp, la Poule d'Essai des poulains et celle des pouliches ; au Tremblay, les Prix Citronelle, Flageolet, Le Sancy et Saint-Simon ; à Maisons-Laffitte, le Prix Edgard de la Charme.

Une semblable exclusion arrive à avoir un effet très limitatif. Ce n'est pas du jour au lendemain que l'idée vient à un éleveur d'engager un de ses produits dans une poule comme le Prix Miss Gladiator ; depuis que ces sortes d'épreuves ne sont plus le monopole de la Société d'Encouragement et ont été instituées soit à Maisons-Laffitte, soit au Tremblay, il devient de plus en plus normal de pourvoir les chevaux d'un ou de plusieurs de ces engagements à longue échéance. D'où impossibilité d'inscrire dans le prix en question le frère ou la sœur qui naît l'année suivante.

Les produits qualifiés pour le Prix Miss Gladiator sont donc le plus souvent ceux dont la mère est restée vide l'année qui a précédé leur naissance.

En dehors de ce cas général, on peut cependant en prévoir d'autres plus spéciaux : par exemple celui de la poulinière, qui débute au haras, ou celui de la poulinière qui vient d'être importée et dont, par conséquent, le rejeton précédent n'est pas engagé en France.

Si nous dépouillons la courte liste des vainqueurs depuis l'année de la fondation, nous constatons que Vulcain VI, né en 1910, est issu d'une poulinière importée d'Amérique en 1909 ; que, pour Cadet Roussel III et Allegro, leurs mères ont eu, juste avant eux, des produits morts ; qu'enfin, pour Lynx Eyed, Matchless, Union et Quintette, leurs mères sont restées vides l'année qui a précédé leur naissance.

C'est en raison de cette dernière occurrence, la plus fréquente, que le nom de miss Gladiator a été donné à cette épreuve.

Les fondateurs ont eu l'heureuse idée de mettre la course sous le patronage de la mère de Gladiateur, commémorant ainsi le fait qu'avant de mettre au monde en 1862 le plus remarquable représentant de notre élevage, elle avait avorté en 1861.

A propos de cette obscurité de son nom, nous tenons à fixer un point qui, dans les ouvrages les plus sérieux, a été souvent l'objet d'une confusion.

Certains auteurs, relatant la carrière de courses de cette valeureuse mère, lui prêtent une victoire en 1855 dans le Prix de l'Ecole militaire au Champ de Mars, lui attribuent plusieurs succès en haies, notamment à Bade.

Ils se trompent de Miss Gladiator. Celle qui peut invoquer de telles performances est née en 1852 par Gladiator et Berthe ; tandis que la mère de Gladiateur est née deux ans plus tard en 1854, par Gladiator et Taffrail. Cette Miss Gladiator, la vraie, a cuoru quatre fois sans succès à l'âge de trois ans, notamment dans la Bourse, le jour de l'inauguration de Longchamp. Sa meilleure performance a été une place de seconde à Chantilly, dans le prix de la Reine Blanche où elle était à réclamer pour 1000 francs.

Elle était infirme au point qu'elle ne put supporter longtemps les fatigues de l'entraînement.

Il est probable qu'elle transmit une bonne part de ses infirmités à son glorieux fils, qui souffrit toujours d'une inflammation du pied et resta, au cours de sa carrière sans précédent, affligé d'une boiterie intermittente résistant aux remèdes les plus énergiques.

Au haras, Miss Gladiator donna en 1858 son premier produit, une pouliche par Peu d'Espoir, Fille des Joncs, dont on n'a jamais rien su. Elle eut en 1860 Villafranca, par Monarque ; puis, après être restée vide en 1861, elle donna naissance en 1862 à Gladiateur, par Monarque ; cette alliance fut encore répétée, sans fournir aucun résultat intéressant. Tout au plus peut-on citer deux femelles, La Reine Elizabeth et Mandane, qui ont perpétué bien obscurément sa souche jusqu'à nous.

On raconte, à propos de la naissance de Gladiateur, un détail curieux. Monarque, paraît-il, avait une aversion pour Miss Gladiator et une véritable passion pour Liouba, la mère de Le Mandarin. Afin de le décider à accorder ses services à la première, on le mit en présence de la seconde ; puis, au bout d'un certain temps, on lui banda les yeux et on opéra la substitution en amenant Miss Gladiator.

Le chroniqueur ajoute : « Qui sait si cette longue surexcitation, cette attente trompée n'ont pas été pour quelque chose dans cette qualité transmise à sa centième puissance par le père à son fils? »

Il serait peut-être exagéré de voir là l'indication d'une nouvelle méthode d'élevage.

RENÉ RIONDET.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.